

## [Finansministeren.]

draget i artiklen og af det ærede medlem her. Jeg går i øvrigt ud fra, at det ærede medlem vil være enig med mig i, at der ikke med spørgsmålet skal være rejst nogen tvivl om, at de tjenestemænd i landsskatte-retten, der deltager i afgørelsen af klagerne, i samme grad som rettens øvrige medlemmer har sagernes rette afgørelse for øje.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Holmberg* til ministeren for offentlige arbejder:

„Har ministeren afsluttet sine overvejelser i forbindelse med det ved anden behandling af statsbaneloven givne tilsagn vedrørende mulighederne for DSBs overgang til koncessioneret selskab?“

**Holmberg:** Jeg behøver egentlig ikke at give nogen længere motivering for mit spørgsmål til den højtærede minister; ministeren ved jo, hvad det drejer sig om.

Vi havde i marts måned statsbaneloven til behandling; det har vi ofte, og i almindelighed drejer det sig om penge til dækning af underskud. I år drejede det sig om ca. 43 mill. kr., og vort parti stemte for. Men mon vi efterhånden ikke alle sammen kan være enige om, at underskuddet er for stort? I hvert fald kan vi da være enige om, at det er meget stort. Når det erkendes, så er spørgsmålet, hvordan vi skal få det nedbragt, og bl. a. derom havde vi en drøftelse med den højtærede minister og generaldirektør Skov.

DSB er jo, som vi alle ved, Danmarks største vognmandsforretning. Den er også storforbruger af arbejdskraft — ca. 28.000 mand — og har lønningsudgifter måske i nærheden af 1 milliard kr. årlig. Hvordan går så denne Danmarks største vognmandsforretning? Den går dårligt — for at sige det meget mildt; der er vel, når vi gør det hele op, et underskud på et par hundrede millioner kr. årlig. Men DSB er statsdrevet, og hvis den store forretning ikke var det, kunne den jo ikke bestå. Hvem skulle nemlig betale underskuddet, hvis forretningen var privat? Ja, så var det klart, at enten måtte forretningen ophøre, eller også måtte den drives på en anden måde.

Vi drøftede i samme forbindelse rationalisering og automatisering. Jeg skal gerne erkende, at DSB har rationaliseret en hel del; man har slet ikke ligget på den lade side. Men generaldirektøren gjorde bl. a. opmærksom på, at de bevillinger, der nu engang er nødvendige med den status, banerne har som hørende under staten, jo skal søges, og at det somme tider er lidt skralt med at få dem igennem. Hvis det er en af grundene til, at DSB knap nok er så langt fremme, som de skulle være — og det fremgik egentlig af generaldirektørens bemærkninger — må man umiddelbart give ham ret i, at så er der noget, der er forkert.

Det var ved samme lejlighed, den højtærede minister selv sagde, at det måske ville være bedre med en anden form, et andet ejerforhold, måske et koncessioneret selskab el. lign. Vi skrev i betænkningen bl. a., at vi ville anmode om en sagkyndig undersøgelse af, hvorledes en sådan overgang kunne finde sted, og hvorledes den kunne gennemføres. Ministeren sagde i sit svar til mig ved anden behandling, at han på den givne foranledning nok skulle undersøge sagen eller i hvert fald foranledige en undersøgelse. Det er derfor, jeg her på en af samlingens sidste dage spørger ministeren, om ministeren har afsluttet sine overvejelser herom. Jeg kan egentlig spørge mere konkret, så vi måske kan blive fri for tillægsspørgsmål: hvis undersøgelserne herom ikke er begyndt, hvornår begynder de så og under hvilken form?

**Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*):** Det er rigtigt, som det ærede medlem hr. Holmberg siger, at vi ved anden behandling af postloven og statsbaneloven den 27. marts havde dette spørgsmål fremme til diskussion, og at jeg ved den lejlighed lovede at overveje, om det ville være rimeligt at foretage en nærmere undersøgelse af den form, hvorunder de danske statsbaner skulle drives, bl. a. med henblik på, om man eventuelt skulle gøre dem til et koncessioneret selskab.

Når det ærede medlem nu spørger, om jeg har tilendebragt mine overvejelser, og i sine sidste bemærkninger spørger, om jeg har overvejet, under hvilken form en