

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nerne. Det er netop derfor, at grundlaget er dette, at vi stiller forslag om de strækninger, hvor man hverken forventer, at der kan — nu bruger vi de fine ord — genereres eller attraheres en trafik i fremtiden.

Jeg vil gerne til sidst sige til hr. Amtoft, som var inde på hele spørgsmålet om statsbanernes økonomi i al almindelighed, at der foregår nogle løbende rationaliseringer, og det ses i de mange små beløb, men jeg beder om, at man er opmærksom på udviklingen af statsbanernes regnskab og personaleforbrug over en årrække. Så vil man se, at nok kan man tage besparelserne hver for sig og synes, at de ikke betyder så meget, men lægger vi det sammen, og dette er altså et led i det, så bliver det til en hel del. Der er i og for sig en vis gunstig udvikling i det, som vel netop er en følge af, at man nu koncentrerer sig om de områder, der er særlig stærke og egnede for banetransporten, og så er mere tilbageholdende med at engagere sig eller ligefrem går ind og afvikler områder, som næppe er det.

Jeg beder om, at man, når man vurderer statsbaneunderskuddet, ikke lader sig vildføre alt for meget af visse artikler, jeg også har læst, af økonomer, som anvender den ganske interessante betragtning, at man f. eks. skulle anvende 10 pct.s rentefod for den i statsbanerne investerede kapital for at bedømme statsbanerne forretningsmæssigt. Jeg har altid haft lyst til at stille det modspørgsmål, om man har forsøgt eller forestillet sig, at der er ret mange store og gamle danske virksomheder nogen steder, som anvender en fuldt ud 10 pct.s rente af al kapital, uanset hvornår den er investeret, og uanset om den er egenkapital. Jeg skal love for, at der ikke var mange virksomheder af den art, der havde overskud tilbage, hvis vi anlagde det synspunkt. Så for statsbanernes skyld vil jeg altså sige, at helt retfærdig er betragtningen ikke; jeg tror, at der arbejdes støt og godt i retning af at få balance i tingene, og jeg tror, dette er et led i det.

Jeg vil gerne sige tak for den tilslutning, lovforslaget har fået, og er naturligvis parat til, at vi nu ser nærmere på de enkeltheder og det tempo, der er lagt op til her, i udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven. (Undersøgelse af jernbaneulykker).

(Lovforslaget (nr. 16) findes i tillæg A. sp. 913, fremsættelsen i tidenden sp. 109).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch: Selv om stednavnene Bramminge, Vigerslev og Odense markerer sorte dage, katastrofedage, i dansk jernbanehistorie, kan vi heldigvis glæde os over, at den transport, der varetages af de danske statsbaner, simpelt hen er den sikreste transportform. Banerne har den laveste ulykkesfrekvens, og denne lave ulykkesfrekvens har sine naturlige årsager i, at banerne er skindestyrede, er på afspærret areal, at trafikken er planmæssig og reguleret, at trafikken afvikles med store eller ret store enheder og med forholdsvis stor tidsafstand. Hertil kommer, at banernes faste og rullende materiel har en meget høj kvalitet, og at der er en effektiv løbende kontrol hermed. Understreges skal det også, at banernes sikkerhed er stor på grund af jernbanepersonalets høje standard som følge af grundig udvælgelse og uddannelse.