

[Langsted]

den mere rationelle eldrift, således som vore naboer allerede har gjort det.

Det er naturligvis – hr. Grove var inde på det også – betingelsen, som ligger til grund for det, at vi har elkraften til rådighed. Hr. Knud Damgaard var inde på, at hvis man havde vidst, hvordan det hele så ud nu, så var man for nogle og tyve år siden gået ind for elkraft. Ja, hvis man havde vidst, man skulle have a-kraft om 20 år, så var man også gået ind for a-kraft dengang. Man kunne blive ved med hvis og hvis og hvis. Hvis min oldemor havde haft gummihjul, havde vi alle sammen kunnet køre gratis i omnibus, ikke sandt?! Vi bør ikke endnu en gang opleve en halv løsning som for 20 år siden, da man i en slags panikagtig tidnød gennemførte en demielektrisk drift på banerne, således som vi også i mange år har haft et demiautomatisk telefonsystem her i København.

Det eneste, der kunne tale til fordel for denne nølen, er det afsnit i bemærkningerne, hvor der står:

»Den allerede gennemførte og stadig fremadskridende elektrificering af jernbanerne i Europa og andre steder i verden har præget den tekniske udvikling, således at udbuddet af elektrisk trækraft af for DSB anvendelige typer er langt større end det tilsvarende udbud af dieseltrækraft.«

Det er jo rene ord for pengene.

Som allerede sagt er det efter vor mening på høje tid, at vi nu fornyr os og ikke i en endnu længere årrække skal halte bag efter den almindelige udvikling til skade for vort erhvervsliv.

Jeg har her et spørgsmål til ministeren, som ministeren måske ikke kan svare på, men så kan vi behandle det i udvalget. Der tales om, at 90 pct. af arbejdet efter den foreliggende plan kan udføres med elkraft, når elektrificeringen er færdig, svarende til, at 50 pct. af linjenettet udbygges til eldrift, altså 1.065 km linje, svarende til 2.100 km spor. Men hvis vi nu gik op på 95 pct. af arbejdet, hvor langt kom vi så? Jeg tænker f. eks. på betimeligheden i, at f. eks. linjerne i det centrale Jylland strålende ud fra Vejle, Skanderborg, Langå mod Struer og Thisted – det drejer sig om i alt 390 km, hvor der nu skal gennemføres timedrift eller i hvert fald totimersdrift på hovedruterne – også elektrificeres. Hvad kan dette gennemføres for? Og hvornår?

Der kunne siges mange flere ting om det formålstjenlige i, at denne bemyndigelseslov hurtigst muligt skal blive en realitet gennem bevillinger på de årlige finanslove, for at vi kan få en hurtig gennemførelse af det foreliggende lovforslags intentioner. Alt dette er på fortræffelig måde sagt i det forhåndsmateriale, vi i udvalget om offentlige arbejder allerede har fået fra DSB, og i de relativt fyldige bemærkninger, der ledsager lovforslaget.

Jeg skal også tillade mig at udtale, at vi ikke kan følge fremskridtspartiets samfundsfjendtlige økonomiske betragtninger i denne forbindelse.

Fra CDs side kan vi tilsige et hurtigt og velvilligt udvalgsarbejde.

### **Ole Henriksen (SF):**

Forslaget om elektrificering inden for DSB har altid stået højt på SFs liste over store anlægsudgifter, og det er klart, at vi støtter det forslag, der ligger her. Bemærkningerne har været gennemgået meget minutøst af den socialdemokratiske ordfører, og vi andre har læst dem, så nu har vi både fået det gennem ørerne og også læst det. Derfor skal jeg ikke her komme ind på bemærkningerne eller forslaget som sådan, bortset fra nogle enkelte punkter.

Det første drejer sig om den beskæftigelse, der ligger i forslaget her. Det forudsættes, at der kommer 150 mennesker i arbejde, når lovforslaget føres ud i livet, men man slutter bemærkningerne med, at man får en arbejdsløshed på 500 mand, i det øjeblik man er færdig. Det ville være rart, om man kunne bede DSB om – og i øvrigt også give dem lov til – samtidig at udvide serviceniveauet, i takt med at man nu opnår besparelser i personaleforbruget. Der er adskillige strækninger og adskillige opgaver for DSB, som er mandskabskrævende, og som man samtidig kunne få diskuteret igennem her, således at DSB kunne være klar med en større serviceydelse, når man er nået til vejs ende med elektrificeringen.

Det andet spørgsmål, som også har med beskæftigelse at gøre, drejer sig om indkøb af det, man kalder trækraft. Jeg går ud fra, det er lokomotiverne, der tænkes på. Jeg ved ikke, hvor meget dansk virksomheder er i stand til at producere af disse elektriske lokomotiver. Det kan godt være, vi har haft et