

[Ministeren for offentlige arbejder.]

baner på hver side, nu ved eksperimenter i Holland, hvor man bygger tunneler, har fundet frem til et system, hvorved der kan blæses frisk luft ind fra siden. Man undgår altså denne skakt i midten og dermed også disse ventilationstårne, som der egentlig var regnet med. Derved er man nået frem til forskellen mellem de 40 mill. kr. og de 7 mill. kr. Jeg er klar over, at dette måtte kræve en nærmere forklaring for at kunne forstås, og det er altså den forklaring, der kan gives om forskellen i beløbet.

Så kom det ærede medlem med nogle udtalelser, som jeg synes var — jeg vil ikke karakterisere dem, som jeg gerne ville, for det vil nok blive påtalt af den højtærede formand — men som var meget stærke, idet det ærede medlem nærmest angreb mig for at ville smide en 30 mill. kr. ud til en lufthavn ved Hammel.

Nu ligger det jo sådan med denne sag, at det høje ting har vedtaget en lov, hvorefter der skal bygges en lufthavn, og hvis jeg kom og sagde: den lufthavn vil jeg ikke have noget at gøre med, så var der god grund til for folketinget at anklage mig og sige: vi har vedtaget en lov, som du har at rette dig efter, så længe der ikke er vedtaget noget andet. Men det ærede medlem vender altså tingene fuldkommen på hovedet. Der ligger en lov fra 1946, hvorefter man har krav på at få bygget en lufthavn ved Århus, og det har givet anledning til, at ikke alene Århus by, men en række, i alt fald 9, byer omkring Århus har rejst ønsket om nu at få denne lufthavn.

Det ærede medlem burde være klar over, at lufthavnen ved Tirstrup er en nødløsning og hele tiden har været det, og at man regner med, at trafikunderlaget for en kommende storlufthavn ved Århus vil komme op på det dobbelte af det, som trafikunderlaget i øjeblikket er for Tirstrup, altså en meget bedre forretning, ikke for lufthavnen som sådan — for det er jo ikke dér, vi tjener de store penge — men for dem, der skal beflyve en sådan lufthavn, og en meget bedre service for alle de mennesker, der bor i hele Midtjylland. Det er sådan, denne sag ligger, og derfor synes jeg, det er lovlig stærkt at angribe mig på den måde, som det ærede medlem gjorde.

Må jeg så sige til det ærede medlem hr.

Ninn-Hansen, at jeg ikke helt forstod spørgsmålet om, hvorvidt alle normale afskrivninger indgår i regnskabet for DSB. Jeg ved ikke, om der ligger noget særligt bag det ærede medlems spørgsmål. Så vidt mig bekendt er der ikke nogen tvivl om, at de normale afskrivninger går ind i regnskabet for DSB.

Så var det ærede medlem inde på underskuddet ved statsbanerne, og det er klart, at vi alle må beklage, at underskuddet er så stort, som det nu engang er. Jeg giver det ærede medlem hr. Horn ret i, at sådan som tingene har udviklet sig — og det gælder vel i alle lande — må man i nogen grad se sådan på det, at nok skal statsbanerne være en forretning og drives forretningsmæssigt, men de tilgodeser jo en lang række andre opgaver både af social, kulturel og erhvervmæssig karakter. Men derfor må man selvfølgelig alligevel stræbe efter at få den bedst mulige balance, og det er min bestemte opfattelse, at det har man også gjort i ledelsen af de danske statsbaner.

Jeg tror — som jeg har sagt tidligere — ikke, at der er mange steder, man har rationaliseret stærkere, end man har gjort ved statsbanerne. Det, jeg sagde i går om, at man ikke kunne få tilstrækkeligt med penge og heller ikke tilstrækkelig arbejdskraft til at rationalisere stærkt nok, er en af forklaringerne på, at underskuddet er så stort, som tilfældet er. Jeg mener ikke, at der ud over det, vi har været inde på med side-linjernes nedlæggelse, er andre veje at gå end at rationalisere stærkere, end tilfældet har været tidligere. Jeg tænker her på at indrette bedre vogne, vogne, der i højere grad tilfredsstiller det kørende publikum; jeg tænker på at få hastigheden op på 130-140, ja, måske 160 km i timen; jeg tænker på automatiseringen, altså alt, hvad man kan tage ind under ordet rationalisering. Jeg tror, det er den vej, man må gå ved statsbanerne.

Så var det ærede medlem hr. Ninn-Hansen inde på spørgsmålet om takstændringer. Det er nok muligt, at vi, når vi nu har gennemført forhøjelserne for tjenestemændene med hensyn til efterslæbet og eventuelle kommende dyrtidstillæg og måske også lønreguleringer, bliver nødt til at se på takstspørgsmålet igen. Men det er jo sådan med takstspørgsmålet for statsbanerne, at der