

[Hans Lund.]

rationalisering af statsbanerne med stor interesse. Vi er klar over, at skal forretningen statsbanerne blive rentabel eller i hvert fald mere rentabel, end den har været hidtil, må der en rationalisering og modernisering til.

Statsbanerne er vel nok det af statens mange væsener, der gennem tiderne har givet anledning til de fleste diskussioner og mest omtale. Man anerkender ikke statsbanerne som serviceorgan mere. Engang var det sådan, at man anerkendte, at statsbanerne var med i egnsudviklingen; man anerkendte, at de havde kulturelle, sociale og ikke mindst erhvervsmæssige opgaver. Sådan er det altså ikke mere. Jeg tror dog, at der endnu er en del, som er glade for statsbanerne. Mange erkender, at det er den mest sikre befordring, vi har, og jeg tror, at man fremover vil gøre endnu større brug af statsbanerne, end tilfældet er i dag. Jeg tror, at sikkerheden vil få en fremtrædende plads, når man fremover skal vælge trafikmidler.

Til slut vil jeg gerne have lov til at udtale ønsket om, at det må lykkes for ministeren at få de fornødne bevillinger til en modernisering og en rationalisering. Med det kendskab, jeg har til ministeren, ved jeg, at han vil sørge for, at rationaliseringen bliver gennemført på en sådan måde, at de menneskelige og medmenneskelige hensyn, der nu engang skal tages, når rationaliseringen virkelig skal slå igennem, bliver taget.

Holmberg: Ja, den højtærede trafikminister kan jo ikke chokere folkettinget ved fremsættelsen af dette lovforslag, for folkettingen er ved at være vant dertil. De skiftende trafikministre i den sidste menneskealder har fremsat lignende lovforslag, og motiveringen har næsten altid været den samme. Der står som regel, at forhøjelserne i sig selv er motiveret ved de indtrådte og forventede stigninger i statsbanernes udgifter.

Så kommer vi til lønkontoen. Det er også

det samme nu som før; den er ret dominerende. Vi er herinde i folkettingen efterhånden blevet lidt immune over for store tal — og jeg kan godt sige: store underskud — men jeg synes alligevel, at det begynder at blive lidt groft med dette underskud her. Mon ikke det fremover bliver nødvendigt at tænke i nye baner? Når jeg siger „nye baner“, tænker jeg selvfølgelig ikke på nye jernbaner! Med hensyn til de store tal ved vi jo, at omsætningen er stor, og vi ved også, at indtjeningen er stor. Men når vi læser videre i lovforslagets bemærkninger, ser vi for den opgjorte periode af driftsåret 1966-67, perioden fra april 1966 til februar 1967, at der er et driftsunderskud på 105 mill. kr. og endvidere et statstilskud på 263 mill. kr. Der mangler altså et par måneder i et helt år, men alligevel kan vi begynde at udregne underskuddet pr. dag hele året rundt, og herved kommer vi jo op i nærheden af en million — måske knap nok, ca. 900.000 kr. daglig — som tilskud til Danmarks største vognmandsforretning, DSB.

Jeg kender jo den højtærede minister som en fornuftig og realistisk mand, der i almindelighed ser fornuftigt på tingene, og derfor kan jeg spørge: mener ministeren egentlig, at det fremover kan fortsætte? Jeg er selvfølgelig klar over vanskelighederne med de kæmpemæssige investeringer, som er foretaget, og jeg mener også, at vi alle sammen, uanset hvilket parti vi tilhører, må prøve at finde lidt nærmere frem til, hvad der er galt. Jeg kan huske, at hr. Lindberg for nogle år siden som minister bl. a. her sagde, at han mente, at tiden snart var inde til, at vi kunne få balance på budgettet og måske endda overskud. Det er nogle år siden, men det skulle altså ikke gå på den måde. Er det nu alligevel ikke rigtigt, at statslige forretningsvirksomheder hverken skulle give over- eller underskud? Det skulle egentlig være målet, at de skulle hvile i sig selv. Er det egentlig rimeligt, at gods og passagerer skal transporteres rundt i landet med et statstilskud på en 800.000-900.000 kr. daglig, altså i nærheden af 1 mill. kr.?