

[Holmberg.]

Det er jo muligt, at ministeren hertil vil svare, at skal vi nå dertil, at der er balance, skal taksterne yderligere forhøjes, og gør vi det, så taber DSB i konkurrencen med de private vognmænd, enten det gælder lastbiler, rutebiler eller personbiler, og det er sikkert rigtigt.

Jeg indrømmer, at DSB virkelig har betydet meget for egnsudvikling og transport over de lange afstande for mange år siden; men også her gælder det jo, at tiden er en anden. Der er vel ingen, der drømmer om i øjeblikket, at hovedlinjerne ikke skal bestå; men jeg tror alligevel, at man, som jeg sagde før, uanset hvad parti man tilhører, må finde det rigtigt med en form for nyvurdering, og vi kan godt sige omvurdering af DSBs betydning med henblik på, om DSB fortsat skal drives på den nuværende måde med det underskud, som er nævnt. Jeg ved udmærket godt, at DSB har mange forpligtelser — også forpligtelser, som koster penge — men det er der jo også anden form for trafik der har.

Når jeg nu fremdrager disse forhold, ved jeg nok, at jeg bliver beskyldt for at være DSBs fjende nummer ét; men det gør nu aldrig indtryk på mig, for det er ganske enkelt ikke rigtigt. Jeg mener imidlertid, det hele taget i betragtning, at det underskud, der er på trods af statstilskuddet, som jo er meget, meget stort; må mane os alle sammen til eftertanke.

På de kritiske bemærkninger, der her er anført, kan trafikministeren udmærket godt svare med det spørgsmål, om det er muligt for mig at anvise andre veje at gå, og jeg erkender; at det kan være meget, meget svært. Jeg erkender også uden videre, at DSB har foretaget store rationaliseringer, og ser vi på lønnen for de almindelige ansatte, ja, så er den på ingen måde urimelig, og desuden er der sket en reduktion af det samlede personaletal. Det skulle jo for øvrigt være selvfølgeligt og naturligt med den rationalisering og nedlæggelse af stationer, som har fundet sted, og det er altså også sket. Jeg kan gå videre og sige, at banelegemet jo er anlagt på et tidspunkt, da det var billigt; driftsmidlet, olien, er ikke særlig dyrt, og med hensyn til service mener jeg egentlig, at personalet gennemgående er høfligt, hjælpsomt og dannet —

jeg er slet ikke enig med ministeren i hans angreb på personalet.

Når disse forhold er fremdraget, bliver imidlertid tilbage det store underskud. Mon ikke det fortrinsvis ligger i, at banerne, delvis uden egen skyld, har tabt i konkurrencen med andre transportmidler? Lovforslaget bærer også præg heraf. Nu mener jeg ikke, det vil være rigtigt at gå ind på lovforslagets enkeltheder her ved første behandling; det er heller ikke min mening, for det er jo mere det principielle, vi her skal tale om, men hvis vi ser på lovforslaget, så ligger den gennemsnitlige forhøjelse stort set på 10-25 pct. Her er det ganske tydeligt, at DSB anlægger, jeg kan godt sige en kynisk, men vel egentlig også en forretningsmæssig linje for biler på overfarterne Store-Bælt og Århus-Kalundborg; på Store-Bælt har DSB jo i realiteten monopol, og her strammes grebet, her stiger taksterne mere end på den øvrige del af overfarterne.

Takstforhøjelsen på Store-Bælt kan i hvert fald ikke begrundes med, at der er underskud; hvor stort overskuddet er, bliver jo drøftet fra tid til anden, men at der er et stort overskud, er da vistnok hævet over enhver tvivl. På Århus-Kalundborg derimod er DSB åbenbart bange for konkurrencen med de efterhånden mange private ruter; det er en af de ting, der melder sig i den nyere tid.

Når jeg nu er ved Store-Bælt, kan jeg ikke lade være med at nævne en ting, som jeg godt vil have sagt her fra folketingets talerstol. Vi læste i går i aviserne, at DSB forlanger 4 kr., hvis der er lig i en rustvogn, der skal over Store-Bælt. Jeg nævner det naturligvis ikke på grund af de 4 kr., som skal betales — det kan heller ikke være penge for DSB — men jeg må bede ministeren om at få den sag ordnet på en lidt anden og en lidt mere rimelig måde. Fremgangsmåden er ikke rimelig over for dem, der bliver spurgt, om der er et lig med; de har nok at tænke på i forvejen; men den er heller ikke rimelig over for de DSB-ansatte, som skal spørge. Jeg tror derfor, det vil være rigtigt at få den sag ordnet med lidt mere takt, og det vil jeg henstille til den højtærede minister.

DSB regner jo med at få 100 mill. kr. mere i kassen ved de takstforhøjelser, som