

[Arne Larsen.]

her har, gør, hvad man kan, for at såvel rationaliseringen som moderniseringen af statsbanerne kan skride frem i et så hurtigt tempo som muligt.

Men det er da helt klart, at hvis vi skal nå det ideelle — altså hvor underskuddet på statsbanerne bliver mindst muligt — er det også nødvendigt, at man fra folketingets partiets side er parat til at ofre de penge, som det koster at modernisere statsbanerne. Jeg vil da også tro, det må være et af de punkter, som den snart nedsatte trafikkommission kommer til at tage op.

Men at statsbanerne inden for en overskuelig fremtid vil kunne udvikle sig til en forretning, der kan hvile i sig selv, det tror jeg altså ikke på. Der er så mange andre samfundsmæssige hensyn, der skal tages, at det vil være et urimeligt forlangende at komme og sige, at statsbanernes transportarbejde skal kunne balancere, altså at indtægter og udgifter skal kunne balancere.

Men jeg er helt enig med ministeren, når han siger, at man skal udnytte alle muligheder, at man skal tage sig sammen, for ellers render andre med forretningen og fortjenesten; og her kan man vel nok sige, at DSB indtil videre ikke rigtig har vist fornødne evner eller gjort den fornødne indsats for at gøre sig gældende på de områder, hvor forretning og fortjeneste kunne blive til gunst for DSBs regnskaber.

Jeg er ked af den bemærkning, ministeren kom med, at DSB ikke er noget socialkontor. Det er det naturligvis ikke, men at forlange, at alle tjenesteydelser, som DSB yder befolkningen, skal betales efter de udgifter, der er forbundet dermed, finder jeg ikke er rigtigt. Det, det drejer sig om, er abonnementskortenes lavere priser for de unge. Ministeren mener, at det ikke er en opgave for DSB at give tilskud hertil. Det er nok muligt, at det ikke er en opgave for DSB at give sådanne tilskud, men så må vi prøve på at finde frem til et system, så der gives tilskud fra anden side, eller så DSB får et tilskud fra socialministeriet, eller hvad man nu kan finde ud af, men det kan da i og for sig være revnende ligeegyldigt, hvordan pengene overføres til DSBs kasse. Sagen er den, at DSB også har forpligtelser i så henseende, og her finder jeg altså, at den politik, man fører på abonnementskort-

området, i og for sig bør fastholdes, at man ikke skal tage kommercielle hensyn, men at man skal tage virkelig sociale hensyn, og så må det være staten, som på en eller anden måde yder de nødvendige tilskud.

Ministeren for offentlige arbejder (*Horn*):

Ja, jeg må jo alligevel gøre en bemærkning om det med et koncessioneret selskab, selv om jeg mener, at jeg måske både 7 og 10 gange har udtrykt min mening om det. Det er jo nærliggende, at man tager det op, og jeg husker også udmærket det udvalgs-møde, hvor min forgænger og generaldirektøren var til møde, og hvor hr. Lindberg fremsatte det synspunkt, at det var jo en ting, man kunne kigge på. Man har også spurgt her i tinget nogle gange, hvad det egentlig blev til med det kiggeri, og det har hr. Lindberg svaret på i sin ministertid. Jeg gentager, hvad jeg mener om det, selv om nu kommissionen skal til at kulegrave det, hvad jeg også tror hr. Holmberg er med på.

Vi kan ikke forestille os, at DSB med den service, som befolkningen forlanger, som erhvervslivet, ikke mindst mange store virksomheder og folk, der ikke har bil, forlanger — der er jo dog nogle mennesker, der ikke har bil, men dér kan man selvfølgelig sige, at dem kan man drive sådan en slags apartheidpolitik over for; det ved jeg ikke, om man har tænkt sig, det har man jo da næppe — vi kan ikke forestille os, at denne forretning kan komme til at bære sig; det tror jeg ikke er gør ligt med vort lands struktur og i vort lille land. De tal, som hr. Holmberg selv nævnte angående fordelingen af transporterne, siger jo meget herom. Det måtte i alt fald være sådan, at de, der skulle drive dette selskab, måtte regne med, at de ikke kunne klare det over taksterne, for så ville de hurtigt få den væsentlige del af forretningen lukket. De måtte have et eller andet sted, hvor de kunne gå hen og hente nogle penge til at supplere op med, så de kunne modernisere og følge med i udviklingen. Det er ren teori at tale om, at statsbanerne kan være et koncessioneret selskab. Men som sagt, jeg håber, kommissionen vil bore i det, så vi kan få alle enkeltheder klarlagt og den diskussion kan høre op.

Jeg synes ikke, hr. Holmberg har ret i, at det kun er teoretisk, der er frit slag på Store-Bælt, og at i praksis skulle der ikke