

[Viola Nørlov.]

er der tale om toksikologiske undersøgelser, hvor man skal påvise giftstoffer i føden, og det er noget ganske andet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 77 stemmer mod 51; 4 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslagene nr. 2-6 og ændringsforslagene nr. 8, 9 og 11 betragtedes som *bortfaldet* efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 om indføjelser af en ny paragraf efter § 1

forkastedes med 77 stemmer mod 51; 4 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§§ 2-4

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 10

forkastedes med 77 stemmer mod 51; 4 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§§ 5-8

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til statsbanelov.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2785, fremsættelsen i tidenden sp. 4242).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Poul Nilsson: Det fremsatte forslag til statsbanelov, som det høje ting nu skal behandle, har bl. a. til formål at ajourføre statsbaneloven med den udvikling, som har fundet sted, og råde bod på det meget store og stigende driftsunderskud, som vi jo ved de danske statsbaner arbejder med.

I sin skriftlige fremsættelse og i de bemærkninger, som medfølger lovforslaget, har den højtærede minister for offentlige arbejder mange gode og velbegrundede motiveringer for forslaget til statsbanelov, og alle vil kunne godtage det synspunkt, at vi ved vedtagelsen af de foreslåede bestemmelser skaber overensstemmelse med de internationale konventioner om såvel persontransport som befordring af gods med jernbane. Disse konventioner trådte som bekendt i kraft den 1. marts 1956, og bestemmelserne herom er at finde i § 1, stk. 4 og 5. Jeg kan anbefale de her omtalte bestemmelser og skal ikke fordybe mig mere i dette forhold.

Jeg tror ikke, jeg rammer forkert, når jeg giver udtryk for, at det, der interesserer såvel det høje ting som offentligheden, unægtelig er de forhøjelser af taksterne, der vil blive en følge af lovforslagets eventuelle vedtagelse.

I såvel den skriftlige fremsættelse som i bemærkningerne til lovforslaget gør den højtærede minister opmærksom på statsbanernes driftsforhold.

Det viser sig, at der i de sidste 5 år ikke er ændret noget ved taksterne til trods for de meget store prisstigninger, der jo på næsten alle områder notorisk har fundet sted. Disse prisstigninger er særdeles mærkbare på bl. a. det område, der hedder forrentning og afskrivning. Alene her er der for den omtalte periode en stigning fra 46 mill. kr. til 68 mill. kr. Som bekendt har denne stigning sin begrundelse i de meget store nyanskaffelser, der har fundet sted af såvel rullende materiel som færges.

En anden væsentlig del af de betydelige udgifter er de meget store stigninger i lønningerne. Her udgjorde udgifterne i 1953-54 ca. 300 mill. kr., men i driftsåret 1957-58 er denne konto steget til ca. 360 mill. kr., eller sagt på en anden måde: stigningerne i driftsudgifterne i denne 5 års periode udgør 77 mill. kr., medens tilskuddet for 1957-58

[Poul Nilsson.]

fra statens side i alt beløber sig til ca. 96 mill. kr.

Vi ved tillige, at forholdene for 1958-59 yderligere vil ændre sig, idet der er vedtaget en ny lønningslov, der for statsbanernes vedkommende alene vil give forøgede udgifter, der vil vise sig i en stigning på ca. 10 pct., og hertil kan man så lægge de portioner dyrtidstillæg, som er kommet efter januarpristallet.

Af det, jeg indtil nu har sagt, må man vist erkende, selv om det ikke er særlig populært, at man må anvise veje, der i nogen grad kan ændre disse forhold. Tiden og stedet? Ja, de politiske forhold giver jo ikke mulighed for at se på Danmarks hele trafikproblem med mere rationelle løsninger for øje. Som før sagt: at forhøjelserne ikke er populære, kan bl. a. bevises derved, at man først nu efter i en lang periode ikke at have rørt ved taksterne forhøjer dem. Persontaksterne har fået en forhøjelse i 1954, og i 1955 fandt en forhøjelse sted for godstaksterne. I øvrigt vil jeg fremhæve, at det foreliggende lovforslag kun giver delvis kompensation. Samtlige takstforhøjelser er efter de foretagne beregninger anslået til at give en merindtægt på ca. 44,5 mill. kr., dog under forudsætning af en lige så stor benyttelse af det eksisterende materiel som hidtil, og om dette kan der intet siges på nuværende tidspunkt; her vil tiden tale.

Jeg finder ingen anledning til på nuværende tidspunkt at gennemgå de mange paragraffer. Dette vil vi få lejlighed til i et udvalg, som jeg på et senere tidspunkt vil foreslå nedsat. Derimod vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om han her i dag kan sige noget om driftsforholdene i nærtrafikken. Når jeg rejser dette spørgsmål nu, skyldes det bl. a. den omtale, som nærværende lovforslag har fået i pressen. Efter det, jeg har kunnet læse mig til, er der indtil nu ikke rejst principielle indvendinger mod takstforhøjelsen, der begrundes med, at der skal skabes en bedre rentabilitet for de danske statsbaner. Der er derimod specielt i den københavnske presse skrevet meget om forhøjelserne af taksterne i Københavns nærtrafik, og af bladene fremgår det, at såvel erhvervsorganisationer som kommunalfolk vil søge forhandling med et kommende udvalg for

over for dette at frembære deres ønsker og synspunkter. Disse eventuelle deputationer skal selvfølgelig være velkomne, ligesom deres synspunkter selvfølgelig vil blive taget under velvillig overvejelse, som god skik er i det høje ting. Men måske kunne den højtærede minister allerede i dag give tinget nogle oplysninger om økonomien og driftsforholdene i nærtrafikken sammenlignet med den øvrige statsbanedrift. Kan ministeren dette, og det håber jeg, vil en sådan saglig redegørelse utvivlsomt blive hilst med glæde af såvel offentligheden i almindelighed som af de mange statsbanekunder, der jo vitterlig er i den københavnske nærtrafik. Jeg er imidlertid helt klar over, at der her er mange forhold og mange problemer, der skal tages i betragtning, så skulle den højtærede minister ikke her i dag kunne give oplysningerne, vil jeg være tilfreds, om vi senere kan få spørgsmålet belyst og drøftet i det kommende udvalg. Thi vi må vistnok erkende, at der her er et problem — og et problem, som berører mange mennesker.

I den tid, der har været til min rådighed, har jeg i sagens mange akter kunnet læse mig til, at disse nærtrafikproblemer, ikke mindst de økonomiske, meget ofte har været til debat her i det høje ting, og dette uanset hvem der har beklædt ministerposten. Jeg tror i øvrigt ikke, at jeg vurderer situationen forkert, når jeg forudsår, at disse problemer også vil komme til behandling her i dag, og jeg føler mig overbevist om, at denne, må jeg sige myte om takstpolitikken i nærtrafikken vil blive sagligt belyst. Vi må fra alle sider være interesseret i at gøre vort til, at ingen af DSBs mange gode kunder kan have nogen berettiget formodning om, at de bliver uretfærdigt behandlet, eller kan have en følelse af, at de er genstand for en forskelsbehandling i den lovgivning, som nu skal vedtages, og som skal danne grundlag for de danske statsbaners takstpolitik.

Med disse bemærkninger kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale det foreliggende lovforslag. Jeg tilsiger gerne en saglig og en fordomsfri og hurtig behandling her i det høje ting.

Holmberg: Det lovforslag, vi her har til behandling, er et forslag til en helt ny lov

[Holmberg.]

til afløsning af den gamle statsbanelov fra 1946. Der er naturligvis sket ændringer fra tid til anden, men det er ganske naturligt, at et forslag til en ny lov fremsættes nu, ikke mindst af den grund, at det her drejer sig om et område, hvor der virkelig har fundet en udvikling sted. Det gælder særlig for tiden efter 1946. I denne periode er der nemlig sket det, at trafikken er blevet flyttet fra banerne til vejene. Det er vel også derfor, at den højtærede minister nu kommer med et forslag om forhøjelse af taksterne. Ganske enkelt er det jo således, at banerne ikke kan klare sig i konkurrencen, og da vi må indrømme, at der har fundet prisforhøjelser sted, er det ikke unaturligt at foreslå takstforhøjelser. Statsbanernes underskud vokser fra år til år til trods for, at der har fundet rationalisering sted på mange områder — jeg tænker her ikke mindst på overgangen fra damp- til dieseldrift, der absolut må være en fornuftig foranstaltning.

Men hvor stort er i grunden underskuddet, og hvorfor fremkommer det i Danmarks største vognmandsforretning? Der er sikkert mange årsager. Jeg vil prøve at tage nogle enkeltproblemer frem, som jeg mener det vil være nyttigt at drøfte principielt her ved første behandling af den ny statsbanelov. Jeg vil dog med det samme sige, at vi naturligvis vil være med til at skaffe ministeren flere penge gennem takstforhøjelser. Om forhøjelserne så netop skal være de foreslåede, kan vi drøfte i det udvalgt, som jo senere vil blive nedsat.

Der er for mig slet ingen tvivl om, at statsbanerne har mange underskudsgivende sidelinjer. Fra tid til anden bliver en bane jo også nedlagt — lige for nylig har vi haft Viborg-Ålestrup banens delvise nedlæggelse til behandling — og som det gerne går, når en bane skal nedlægges, protesterer befolkningen, og det har man også gjort i Viborg amt. Det er vist egentlig forståeligt, når vi tænker på, hvilken betydning banen har haft ikke mindst i Jylland i de tyndtbefolkede, fattige egne. Men jeg tror nu også, at protesterne kommer af, at det føles, som om statsbanerne bevidst har handlet således, at befolkningen uvægerligt må svigte banen. Jeg skal naturligvis ikke gentage argumenterne fra sidste uge, men blot

nævne, at når statsbanernes egne rutebiler, som vi har set enkelte steder, kører på den stort set samme strækning på de samme tider og til og med til en lavere pris, så erkender jeg blankt, at befolkningen har svigtet banen — banens dårlige materiel gør sig naturligvis også gældende — men banen har så sandelig også svigtet befolkningen. Men når det nu engang er gået, som det er, hvorfor gør statsbanerne da ikke det samme, som mange privatbaner har gjort, nemlig indsætter enmandsbetjente skinnebusser? Ud fra et forretningsmæssigt synspunkt forstår vi det simpelt hen ikke. Vi har fået et tal stukket ud, der viser, at underskuddet er så og så stort. Det er muligt, det er rigtigt, men jeg ved ikke, om der er taget hensyn til den afgang, som uvægerligt vil komme på hovedlinjen. Vi savner de mest elementære driftsøkonomiske oplysninger.

Når nu banerne har påbegyndt en rationalisering på dette område, ville det da ikke være rimeligt at nedsætte en statsbanekommission? Vi har jo før haft en privatbanekommission. Jeg vil gerne høre ministerens mening herom. Vi er alle klar over, at der må være noget galt, men hvor er det egentlig, det er galt? Lad os igennem en kommission få at vide, hvad de forskellige grene af den blandede forretning, som statsbanerne jo er, giver, og hvad de tager. Vi har fra statsbanernes side hørt, at det ikke kan udskilles. Det kan ikke være rigtigt. Det er muligt, at der vil blive nogle udgifter til bogføring, men med moderne kontormaskiner må det kunne lade sig gøre, og udgifterne i forbindelse hermed må være små i forhold til DSBs samlede omsætning.

Hvad giver i øvrigt de forskellige banestrækninger i over- eller underskud? Hvordan forholder det sig med de mange sidebaner, hvordan er det med forholdet mellem gods- og persontrafik, hvordan ligger det økonomisk med Store-Bæltsoverfarten? Det er folketinget, der skal fastsætte taksterne, men vi mangler oplysninger om, hvor det egentlig er, det er galt. Vi mangler disse oplysninger, men det gør forretningen danske statsbaner jo åbenbart også selv, og det er måske en af grundene til, at det går, som det går. At det mildest talt ikke går godt, ved vi jo. Vi ved også, at statsdrift i almindelighed har svært ved at klare

[Holmberg.]

sig over for det private initiativ, det har vi altid vidst, og her er så sandelig en fulgyldig dokumentation.

Hvor stort er underskuddet egentlig? Når vi tager det hele med, også de sidste lønstigninger, kommer vi vel op på ca. 120 mill. kr. i driftsunderskud, men det er ikke det egentlige billede. Pensionsbyrden må uvægerligt også tages med i bedømmelsen, og den kommer vel, når vi tager det hele med, op i nærheden af et lille hundrede millioner kroner; jeg tror ikke, det er helt galt. Men har vi så fået det hele med? Det tror jeg ikke. Ser vi på statsbanernes årsberetning og statsregnskabet, er der noget, der hedder afskrivning og forrentning, men så sandelig også noget, der hedder afskrivningernes størrelse og rentens højde. Jeg skal ikke trætte med tal, men jeg må indrømme, at afskrivningsprocenter på 1, 2 og 3 forekommer mig at ligge væsentligt under private virksomheders afskrivningsprocenter. Jeg ved godt, det kan være svært at drage sammenligninger, men jeg tror, at disse afskrivninger ligger i underkanten, og selv en mindre forhøjelse, hvad jeg tror ville være rimeligt, ville jo betyde en forøgelse af statsbanernes underskud med adskillige millioner kroner. Mon ikke vi, når vi tager det hele med, nærmer os et underskud på ca. 300 mill. kr., måske knap nok? Nu kan ministeren jo korrigere mig, hvis han mener, mit skøn er sat for højt. Jeg vil dog anbefale ham at tænke sig lidt om, inden han gør det.

Foreløbig holder jeg mig til de knap 300 mill. kr. Hvordan forholder dette beløb sig egentlig til de beløb, motortransporten betaler? Stort set på den måde, at motor kørslen i disse år betaler ca. 500 mill. kr. ud over, hvad der anvendes til vejformål, og denne halve milliard putter staten i sin kasse. Statstilskuddet til banerne er altså ensbetydende med, at de, der ikke benytter banerne, betaler 200-300 mill. kr. årlig for dem, der benytter banerne. Og for at gøre det helt op: mange af disse mennesker må yderligere betale en særskat, der giver staten ca. 500 mill. kr. i overskud.

Vilkårene for banetransport og vejtransport er så sandelig ulige. Egentlig er der 700-800 mill. kr. i statsbanernes favør. Og hvordan klarer vejtransporten sig så under

disse ulige vilkår? Ja, udviklingen er foregået på den måde, at ca. tre fjerdedele af transporten foregår ad vejene. Jeg kan ikke se andet, end at det spørgsmål vil melde sig, om det stadig er en statsopgave at beskytte de mest uøkonomiske trafikmidler. Jeg vil naturligvis medgive, at vi nu engang har disse baner, og at en afvikling ikke sådan uden videre kan finde sted, det må vi alle erkende; men en begyndende afvikling bliver da vist nødvendig, og er altså også nu begyndt med sidelinjerne. Men der er også et problem med hensyn til den trafik, som nu engang er der og skal klares. Her ville det måske være naturligt med nogle private trafikskelskaber, der kunne dække det transportbehov, som nu engang er der.

I statsbanelovens § 2 står, at statsbanerne er forpligtet til at transportere gods og personer. Jeg er for øvrigt helt sikker på, at denne forpligtelse ville også gerne de private påtage sig. Måske var det en udvej at give private vognmænd koncessioner; så bliver der i hvert fald ikke tale om statstilskud. Hvis det bliver statsbanerne, der skal transportere, måske med deres egne lastbiler, er der jo ingen, der kan regne ud, hvad der er hvad.

Det kan måske opfattes som lidt revolutionerende, hvad jeg her har sagt, men det er ikke ment på den måde. Jeg har villet give denne opstilling; jeg tror, den er rigtig. Når vi ser på den udvikling, der er sket, er det da ikke nødvendigt at tage konsekvenserne deraf, også i højere grad, end den højtærede minister har gjort indtil nu? Der vil sikkert endnu i lang tid være brug for de danske statsbaner; hovedlinjerne skal nok bestå; men det bliver nødvendigt at tage fat, hvor det er mest galt, selv om det vil gøre ondt på visse egne.

Lovforslaget rummer et stort antal paragraffer; der er ikke mindre end 75. Som jeg allerede har sagt, vil det være rimeligt at foretage en ajourføring af loven, men jeg har egentlig svært ved at finde nogen anden ajourføring i lovforslaget end den foreslåede takstforhøjelse, og det er egentligt lidt mærkeligt, at vi her i folketinget skal vedtage denne takstforhøjelse uden virkelig at vide, hvor det er galt.

Efter lovforslaget skal der også ske forhøjelse af taksterne på Store-Bælt, også taksterne for biler. Det er muligt, at det

[Holmberg.]

er nødvendigt; vi erkender jo, at statsbanerne skal have flere penge i kassen; men det bliver trods alt en yderligere beskatning af vor ven bilen. Jeg er nogenlunde sikker på, at driftsøkonomisk er det ikke nødvendigt med denne forhøjelse. Hvis ministeren nu vil spørge, hvor jeg har disse tal fra, vil jeg indrømme, at de ikke findes på statsbanernes regnskab. Men jeg gør opmærksom på, at Forenede danske Motor-ejere og Landsforeningen af danske Vognmænd har foretaget en opgørelse, der, så vidt jeg ved, ikke er blevet gendrevet, og den viser, at statsbanerne i 1952-53 havde indtjent et nettooverskud på ca. 8 mill. kr. på Store-Bæltsoverfarten, heraf de 5 mill. kr. på overførsel af motorkøretøjer; dette nettooverskud skulle i 1957-58 være steget til ca. 15 mill. kr.

Disse tal har jeg nævnt for at tydeliggøre, at det just ikke er her, der er noget galt; men hermed har jeg ikke sagt, at vi afviser nødvendigheden af en forhøjelse her; som jeg nævnte før, erkender vi, at statskassen, i dette tilfælde statsbanerne, mangler penge. Hvis den højtærede minister skulle være i besiddelse af tal, som modbeviser det, jeg her har sagt — jeg har jo opgivet min kilde — vil jeg opfordre ministeren til at gendrive det her fra folketingets talerstol.

I bemærkningerne til § 53 står der sådan i al almindelighed, at det er ønskeligt med en forhøjelse på 10 pct. af de nuværende indtægter af de indenlandske overfarter. På dette grundlag skal folketinget tage stilling, og det må vi jo gøre; men jeg har dog forinden villet nævne denne opgørelse. I øvrigt kan vi drøfte dette spørgsmål nærmere i udvalget.

Vi ved jo, at motorkørslen i Danmark er hårdt ramt, så hårdt ramt, at de motor-kørende måske vil sige: nogle millioner fra eller til, det er jo ikke meget i forhold til den halve milliard. Men det er nu engang en ny særskat til staten. Og hvad der måske er værre, er, at denne takstpolitik på Store-Bælt, landets nåleøje, egentlig er et indgreb i vilkårene for konkurrencen mellem skinner og veje; den spiller nemlig en rolle langt ud over færgefarten.

Jeg har ønsket at fremføre disse principielle betragtninger ved denne lejlighed, hvor vi har statsbaneloven af 1959 til

behandling. Jeg erkender blankt den betydning, som DSB har haft; det sker jo, at det bliver sagt, at det er en forretning, der har så stor samfundsmæssig betydning, at vi godt kan tage et underskud med. Denne betragtning var mere rigtig for mange år siden, f. eks. i forrige århundrede, end den er i dag. Jeg erkender gerne, at for mange år siden var DSB et foretagende, som virkelig var fremmende for vort lands udvikling, et foretagende, som har været med til at lukke landet op; her har DSB en stor del af æren.

Vi har nu engang de danske statsbaner, og vi erkender også, at de skal fortsætte. Men lad os så få nedsat en statsbanekommission, så vi kan få et samlet overblik over denne forretning.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige vor medvirken til en saglig behandling af det lovforslag, vi her har til behandling, og dermed af statsbanernes takstpolitik og taksternes størrelse.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg vil rent indledningsvis gøre den bemærkning, at alle disse tekniske bestemmelser, som lovforslaget indeholder, og som de to foregående ærede ordførere i nogen grad har redegjort for, kan der vel i og for sig ikke være nogen grund til at komme synderligt ind på. De internationale konventioner og andre ajourføringer kan næppe heller volde stor uenighed.

Anderledes stiller det sig, som vi allerede har hørt, når det drejer sig om ajourføringen af taksterne. Alle er vist nogenlunde enige om det beløb, den højtærede minister stiller op som ønskværdigt — i øvrigt, har jeg forstået, foranlediget af finansudvalget; det er der i og for sig ikke nogen diskussion om. Det, det drejer sig om, er, hvem der skal betale, og det er jo noget mærkeligt noget, for vi er alle enige om, at det skal de andre. Det var i og for sig udmærket, hvis vi kunne klare os med det. Jeg skal slet ikke beskæftige mig med taksterne, det vil føre ud i fuldstændig forvildede sammenstillinger; jeg vil blot i al beskedenhed nævne med hensyn til de takster, man nu diskuterer så voldsomt her, at det er betydelig dyrere at rejse i provinsen over de samme afstande. Men det kan vi jo tale om i udvalget, og fra vor side skal der ikke

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

være nogen som helst forudfattet indstilling til, hvad man vil gøre, hverken ved Store-Bælt eller ved nærtrafikken eller ved noget som helst andet; det må vi se at klare — om vi så kan blive enige om det, vil tiden vise.

Den højtærede minister gjorde i sin fremsettelsestale udførligt rede for de forhøjelser, der regnes med, og selv om det altid kan diskuteres, hvor takstforhøjelserne skal ligge, synes jeg, at når der regnes med den enkeltes økonomi, kan det i og for sig ikke ryste denne, når henses til, at det, der er årsagen til takstforhøjelserne, er den almindelige stigning i lønniveauet. Det er en udvikling, vi ikke har kunnet og på visse områder heller ikke har villet gøre noget ved. Man kunne naturligvis fortsat lade statsbanernes underskud vokse og føre en del af det over på den sociale konto, men det blev det jo ikke billigere af for skatteyderne. Mit parti er heller ikke indstillet på at gå den vej.

Jeg kan derfor tilsige den højtærede minister et sagligt og velvilligt medarbejde i udvalget, og vi agter heller ikke at sinke forhandlingerne. Vi er indstillet på at medvirke til en nedbringelse af de offentlige udgifter, hvor og når det kan ske, således at vi dog engang kunne få skatteskruen drejet den anden vej. Jeg håber altså, at vi stort set kan nå til enighed om denne begrænsede opgaves løsning, men jeg tror, at udviklingen kræver overvejelser af langt mere principiel art, således som det også har været antydet af de to foregående ordførere.

Jeg tror ikke, jeg er uenig med statsbanernes ledelse, når jeg siger, at fremtiden ligger i at opretholde driften på hovedlinjerne med hurtige tog og lade den lokale trafik stort set foregå ad vejene, også med sigte på at afløse en lang række af de halvt døde strækninger med gods- og passagertrafik ad vejene fra bycentre og andre centre ud i oplandet, således som befolkningen og erhvervslivet mere og mere

indstiller sig på det. Men man skal ikke vente, til det bliver for sent, hvis man vil bevare forretningen. Derfor forstår jeg alligevel særdeles vel, at generaldirektøren betænker sig på at tage det store skridt og hellere vil nøjes med at gnave en stump hist og her for ikke at belaste pensionskontoen mere end nødvendigt.

Jeg vil i øvrigt gerne i denne forbindelse spørge den højtærede minister: hvordan går det i grunden med alle de lokomotivfolk, som bliver overflødige på deres oprindelige pladser efter indførelsen af MY-lokomotiverne — og det er jo ikke alene MY-lokomotiverne, der er tale om, det drejer sig også om de mange rangertraktorer, som erstatter de tomandsbetjente lokomotiver rundt om på banegårdene — hvordan går det med at placere disse folk? De var jo højt kvalificerede faglærte arbejdere, før de kom ind i lokomotivtjenesten. Kan man få dem placeret inden for institutionen — det ville være naturligt, eftersom de er statstjenestemænd — under forhold, hvor deres uddannelse fra tidligere tid kan komme dem til nytte?

Men i øvrigt er forholdet det, at det er os her i folketinget, der har det primære ansvar, og ikke de folk, der skal klare dagen og vejen og tage de knubs, der falder af. Der er i de seneste år sket meget store fremskridt på automatiseringens og rationaliseringens område, og der er utvivlsomt store muligheder endnu i så henseende. Men det koster givetvis mange penge til investering, og det er bl. a. også et spørgsmål, om ikke den mangel på ingeniører, der hersker andre steder, også præger statsbanerne i meget høj grad. Når man ser, hvad disse folk må yde — jeg træffer dem jo ved en og anden lejlighed — er det forbløffende, hvad de i virkeligheden når at præstere, men gang på gang møder man alligevel den betragtning: vi kan ikke nå det, vi har ikke folk nok til at lave rationalisering i videre udstrækning, det, som alle stiler imod.

Disse bemærkninger har måske ikke direkte relation til det lovforslag, vi her be-

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

handler, men de to andre ordførere har været inde på det, så jeg må måske også gøre nogle enkelte betragtninger gældende i så henseende. Der findes jo både i denne sal og udenfor mange — altså ikke her i salen nu, men måske flere udenfor — der nøjagtigt ved, hvad der skal gøres — jeg melder altså fra — og jeg vil derfor gerne konkludere derhen at foreslå den højtærede minister, at der nedsættes, ikke en kommission, for det har vi slet ikke tid til, men et teknisk og erhvervsbetonet udvalg til at se på de problemer, jeg har nævnt, og så forelægge tinget sine resultater til behandling under tingets ansvars tyngde. Og dette bør ske så hurtigt som muligt, for udviklingen går mere end hurtigt i dag.

Det er ganske interessant at lægge mærke til, hvorledes det af de oplysninger, der foreligger gennem den højtærede ministers fremsættelsestale og i bemærkningerne til lovforslaget, fremgår, at der er en stigning på 10 pct. i lønningsudgifterne, 360 mill. kr., en stigning som følge af den nye lønningslovs gennemførelse på 36 mill. kr., samtidig med, at der for dette finansår er et dyrtidstillæg på 8 mill. kr. allerede pr. 1. april. Disse beløb, 36 mill. kr. og 8 mill. kr. i ekstra dyrtidstillæg, ligger i betænkelig nærhed af de 44,5 mill. kr., som den højtærede minister regner med som overgrænse. Derfor vil jeg gentage: udviklingen går mere end hurtigt, det går virkelig stærkt med hensyn til økonomien, men det går den gale vej. Derfor tror jeg, vi bliver nødt til fordomsfrit at drøfte hele dette problem, og jeg mener, at det haster — det er måske senere, end man tror.

Kirkegaard: Forslaget til en ny statsbanelov er fremsat på et tidspunkt, hvor udviklingen, hvad angår transport og befording, går jernbanedriften hårdt imod. Nu foretrækkes biler for baner, en udvikling, som formentlig vil forstærkes i de kommende år. Efter mit skøn har DSB dog hidtil klaret betydelige vanskeligheder på en måde, som der er grund til at påskønne. Jeg vil altså ikke kun rejse kritik over for DSB i den aktuelle situation. Hvad enten man skal afsende eller modtage gods ved statsbanerne, eller det gælder person-

befordring, eller man skal have et motor-køretøj sat over med en færge, er statsbanernes personale hjælpsomt og yder deres kunder en førsteklases behandling. Må jeg også som et resultat nævne, at i de senere år har det været muligt for DSB at øge driftsindtægterne. Det er ikke bare omkostningerne, der er steget, indtægterne er fulgt med trods kraftig konkurrence fra bilerne. Når det har kunnet lade sig gøre, skyldes det bl. a. — som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget — at banerne i de senere år har gennemført en betydelig rationalisering for at billiggøre driften. Jeg tror, at statsbanernes ledelse er klar over, at det er af afgørende betydning, at arbejdet for en yderligere rationalisering fortsættes. Alle muligheder for besparelse, der ikke svækker sikkerheden, må overvejes, og frem i tiden går det formentlig ikke an at være alt for lempelig over for de helt urentable strækninger og heller ikke over for de mindst betydelige af vore små landstationer. Jeg tror ikke, en sådan indskrænkning, som jeg her har nævnt, vil vække særlig modstand i befolkningen. I hvert fald vil den ganske sikkert aftage, idet vi som sagt er inde i en periode, hvor i hvert fald det overvejende flertal af befolkningen foretrækker biler for baner.

Der er sikkert inden for DSBs ledelse tænkt på — og det kan dog næppe skade, at jeg nævner det — at også en forsigtig personalepolitik er en tvingende nødvendighed for at undgå en for overvældende pensionsbyrde, hvis omsætningen inden for DSB ad åre bliver nedadgående, og det regner jeg med. Nu skal jeg indrømme, at det er farligt at spå, men jeg tror, at den overgang fra baner til biler, som er i gang, vil fortsætte, men jeg hører altså til dem, der håber på, at vi kan tilrettelægge en forholdsvis rolig overgang i så henseende.

Derfor kan jeg anbefale ministerens lovforslag om nye takster. Efter mit skøn er de lagt efter en fornuftig linje. Det vil være muligt at øge statsbanernes indtægter ud over det, lovforslaget giver udtryk for, men jeg mener, vi skal være tilbageholdende med rovdrift på de linjer, som kan give overskud til dækning af underskuddet på de sekundære linjer. Af flere grunde tror jeg ikke, at vi netop nu skal stille imod at opnå bare til-

[Kirkegaard.]

nærmelsesvis fuld balance på statsbanernes regnskab ved en for voldsom forhøjelse af taksterne.

Lovforslaget har jo mange paragraffer, som jeg imidlertid ikke her skal komme nærmere ind på, det bliver der lejlighed til i det udvalg, der bliver nedsat; men jeg vil i dag på det radikale venstres vegne tilsige en både saglig og velvillig behandling af lovforslaget.

J. M. Pedersen: Jeg vil først rette en tak til den højtærede minister, fordi han har fremsat et helt nyt forslag til statsbanelov og ikke blot enkelte tilføjelser og ændringer til den nugældende lov; jeg synes, det er bedst, at vi får den helt forandret nu. Det vigtigste af de problemer, vi står over for her, er det økonomiske. Det, vi alle ønsker, er, at statsbanerne økonomisk bringes til at hvile i sig selv, men det er der vel ingen der tror er muligt. Det er afgjort, at det ikke kan lade sig gøre ved den takstforhøjelse, der her foreslås; den dækker jo ikke nær det underskud, der er, og udgifterne vil stige, således at underskuddet også vil stige. Vi er klar over, at der vil vedblive at være et stort svælg mellem indtægter og udgifter, så vi opnår altså ikke ved dette lovforslag at få statsbanerne gjort rentable.

Men selv om vi er klar over, at dette ikke kan lade sig gøre, er det fristende at diskutere: kan der ikke findes på forskellige ting, som kunne bringe udgifterne ned? Der har i dag været rørt ved forskellige problemer, de samme, som vi er vant til at diskutere, nemlig nedlæggelse af forskellige af de underskudsgivende sidebaner. Jeg ved godt, at der ligger en plan for afvikling af disse sidebaner. Den skal gennemføres i 3 tempi: de, der skal afvikles først, de, der skal afvikles i anden omgang, og de, der skal afvikles i tredje omgang, efter som man mener de kan undværes. Men det er klart, at så snart man tager fat på afvikling af en sidebane, kommer reaktionen: de, der bor ved en sådan bane og bruger den, vil blive utilfredse med nedlæggelsen. Vi drøftede forleden nedlæggelse af banen Viborg-Ålestrup, og i øjeblikket sidder der et udvalg deroppefra i værelse nr. 35 og diskuterer og protesterer stærkt imod nedlæggelsen; de synes, at de skal beholde

deres bane. Jeg ved ikke, om udvalgets medlemmer økonomisk kunne tænke sig at overtage banen. Men det er sådanne problemer, vi til enhver tid står over for. Der er ikke andet for os at gøre her end at skære igennem, vi må have disse sidebaner nedlagt, men vi må gøre os klart, at efterhånden som vi nedlægger dem, opstår der andre problemer, idet vi så skal have transporteret både gods og personer på motorkøretøjer ad landevejene. Derved opstår problemet med udgifterne til landevejene, således at de kan blive i stand til at tage den forøgede trafik, der derved kommer.

Den kritik, der har været af forhøjelsen af taksterne på nærbanerne, på Store-Bælt og de steder, hvor statsbanerne bevisligt har overskud, forstår jeg udmærket, men det vil jo ikke være muligt i praksis at forhøje taksterne så meget på sidebanerne — jeg har set fremført i enkelte aviser, at man skulle forhøje taksterne dér, for dér var de lave — at det kan få virkelig betydning med hensyn til økonomien. Skal vi have rettet økonomien op, er vi nødt til at forhøje taksterne, hvor der er mulighed for indtægt, hvor der er nogen trafik. Man kan også gå ud fra det princip, at den, der nyder, må også yde, så der er ikke noget at sige til, at de skal betale mere for billetterne, og stigningen er ikke engang så stor som den lønstigning, trafikanterne har fået i de sidste år, hvor vi ikke har rørt ved taksterne.

Der har også været tale om med henblik på mekaniseringen, hvor nødvendigt det er at opretholde statsbanerne. Jeg er ikke i tvivl om, at hovedlinjerne endnu i mange, mange år frem i tiden vil være nødvendige; og de ønsker, som har været fremme om hurtigere mekanisering, indførelse af fjernstyring o. s. v., kan jeg helt tiltræde. Jeg vil i denne forbindelse nævne, at for ikke så forfærdelig længe siden havde vi den højtærede trafikminister og generaldirektøren til en forhandling i finansudvalget, hvor vi gennemgik alle disse spørgsmål, og mit indtryk fra dette møde er, at statsbanernes ledelse har øje for det og gør, hvad den kan for at komme frem ad denne vej. Vi fik oplysning om, at med hensyn til mekanisering var der, som det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) nylig var inde på, en

[J. M. Pedersen.]

vanskelighed, nemlig at skaffe og få ansat de fornødne teknikere. Vi må være klar over, at dette arbejde er så teknisk betonet, at der skal fagfolk til at gennemføre det, og yderligere, at indførelse af mekanisering og fjernstyring på de baner, der skal nedlægges i løbet af 3-4-5 år, naturligvis ikke kan blive rentabel.

Jeg har også bemærket mig, at der er sket en nedgang i personalet inden for statsbanerne, som nu er reduceret med ca. 1 300 mand. Det er naturligvis af betydning, men redueringen af mandskabet er det noget vanskeligt at få økonomisk fordel af, idet de pågældende jo alle er pensionsberettigede, og der er ikke videre økonomisk fordel ved at reducere mandskabet i stærkere tempo, end alderen gør det muligt. Ellers må vi betale pension, og så er det dog bedre, at vi udnytter personalets arbejdskraft, indtil de falder for aldersgænsen. Men vi stiler henimod, at statsbanernes funktionærer og arbejdere kan blive, skal vi sige, op i årene, så det næsten bliver et alderdomshjem, når man ikke kan afskedige dem, inden de når pensionsalderen. Man må være klar over, at sådan ligger det i praksis.

Der er dog i hvert fald en afvikling i gang, som jeg hilser med glæde, og jeg har ærligt talt fuld tillid til efter forhandlingerne i finansudvalget, at statsbanernes ledelse har godt fat i det og gør, hvad den kan for at få det til at gå i den rigtige retning.

Jeg skal med disse ord tilsige mit partis støtte til gennemførelse af det foreliggende lovforslag.

Alfred Jensen: Den kommunistiske gruppe ser med velvilje på, at statsbaneloven tages op til revision. Der er visse ting, som trænger til at ændres, men når hovedsagen i denne revision går ud på takstforhøjelse, bliver man straks noget betænkelig og gør sig sine overvejelser med hensyn til, om det nu er den rette måde at løse de problemer på, som samfundet og især statsbanerne her er stillet over for.

De ting, der findes i lovforslaget, kan give anledning til en række bemærkninger, og jeg vil da også gøre nogle.

F. eks. fastslår man nu i lovgivningen,

at vi kun skal have en 1. og 2. klasse. Det er jo sådan set ikke noget nyt, eftersom vi i flere år har haft det stående på vognene, og forud for den tid havde vi 1. og fællesklasse. Vi håber, at man ikke alene ændrer disse tal, men også foretager en kvalitetsændring af den nye 2. klasse. Jeg skal ikke bestride, at der er foretaget forbedringer af forholdene for 2. classes rejsende, men hvis man ser nøjere til, må man fastslå, at forskellen mellem 1. og 2. klasse stadig er for stor, og ser man på, hvor statsbanerne har de største indtægter på persontrafikken, må man vistnok komme til det resultat, at det er dem, der rejser på 2. klasse, der giver de store beløb, og også dem, der forholdsvis betaler mest. Når det er tilfældet, kan man rejse det spørgsmål, om der nu også tages tilstrækkeligt hensyn til 2. classes passagererne. Meget ofte er vognene overfyldt, så passagererne må stå op. På færgerne er der stort set ikke mere plads til 2. classes passagerer end til 1. classes, og vi, der i henhold til loven rejser frit, ved, hvordan folk for at skaffe sig en siddeplads på færgen må købe tillægsbillet kun for at sidde ned på 1. klasse.

Derfor er spørgsmålet, om man ikke må være mere opmærksom herpå og gøre sig fortrolig med tanken om, at der må gøres noget mere ud af 2. classes befordringen især med henblik på de lange distancer. Jeg har også hæftet mig ved de bemærkninger, ministeren har gjort angående forskellen på indtægterne på 1. og 2. klasse. For 2. classes vedkommende har man skønsmæssigt anslået, at de, der køber billet, betaler 8,36 øre pr. km. og de, der køber kort, betaler 3,02 øre pr. km. Så vidt jeg ser, og så vidt jeg hører af personalet, er der forholdsvis langt flere kortrejsende på 1. klasse. Man taler om, at op imod 80-90 pct. af dem, der rejser på 1. klasse, rejser på kort; det vil sige, at de kommer betydeligt billigere af sted selv med de større bekvemmeligheder end dem, der må købe billet, hver gang de skal foretage en rejse, enten det bliver en enkelt eller en dobbelt. Jeg vil gerne have rejst spørgsmålet her, for det forekommer mig, at man ikke tager tilstrækkeligt hensyn til den jævne mand, der skal rejse, og det burde man gøre, ikke mindst af hensyn til statsbanernes fremtid.

[Alfred Jensen.]

Bortfaldet af hurtigtogsbilletterne er en absolut rigtig foranstaltning; den burde have været indført for længst.

Der er sagt en hel del om rationalisering, og der er vel ingen, der ønsker, at man skal opretholde stillinger og funktioner, som er overflødige, og der er vel også enighed om, at det, der betales for, også skal vederlægges med arbejde. Men dermed er man ikke kommet ud over de rationaliseringsproblemer, der er, og jeg forstår så udmærket, at der spørges om, hvad man gør for at udnytte den arbejdskraft, der bliver overflødig ved rationaliseringen. Jeg kender visse tilfælde, hvor man har foretaget rationalisering, der har betydet, at de, der blev berørt af den, blev kastet ud i arbejdsløshed. Det er naturligvis en måde at løse spørgsmålet på, og man kan sagtens fremføre finansielle og økonomiske betragtninger; der godt gør, at man bør gå den vej, men det er klart, at i de byer, hvor smede og arbejdsmænd bliver ledige på grund af sådanne foranstaltninger, modtages det ikke med glæde, og der opstår sociale problemer. Jeg har spekuleret en del over, hvor nedgangen i tallet af tjenestemænd egentlig ligger. Er det i de højere stillinger, eller er det længere nede? Jeg vil tro, at den nedgang på 1 300, der er nævnt, hovedsagelig falder dér, hvor lønningerne er lave, og vel også dér, hvor man egentlig har haft sliddet. Det forekommer mig, at det er problemer, man må være opmærksom på, når man her taler om rationalisering, og det er vel også en af årsagerne til, at den rationalisering, der er gennemført, og som vi har fået tal for, ikke giver sig stærkere økonomisk fordelagtigt udtryk, end tilfældet er. Det skyldes vel simpelt hen, at rationaliseringen foregår på den måde, at man smider dem ud, der har slidt og slæbt, medens de, der sidder i kommandostillingerne, får lov at blive siddende, og de bliver vel oven i købet suppleret op med nye personer, nye stillinger; der indrettes nye kontorer o. s. v. Det er i hvert fald den måde, rationaliseringen foregår på adskillige steder i erhvervslivet, og jeg kan tænke mig, det er noget lignende her. Når man tager det i betragtning, må man vel nok opfordre statsbanerne til i disse sager at være mere opmærksom på rationalisering

også opefter, end jeg har indtryk af man tidligere har været.

Med hensyn til de finansielle forhold kan jeg ikke anbefale, at man går den vej, der her er foreslået. Vi har den opfattelse, som også er kommet til udtryk gennem de øvrige ordføreres udtalelser, at man bliver nødt til at regne med statsbanerne fremefter. Statsbanerne har en opgave at løse, som kun de og staten vil være i stand til at løse. Så er spørgsmålet, om man ikke bliver nødt til at se i øjnene, at en forretning, der kommer til at svare sig og give overskud, efter de regler, som det ærede medlem hr. Holmberg stillede op, må man se bort fra. Problemet må vel være, om man kan gennemføre en fornuftig ordning af trafikken på en sådan måde, at den giver de størst mulige indtægter. Jeg skal ikke komme nærmere ind på de rationaliseringsproblemer, der kan være angående nedlæggelse af banestrækninger, overgang til rutebiltransport o. s. v., men blot holde mig til spørgsmålet, om de foreslåede takstforhøjelser vil hjælpe, om det ikke er en forkert vej at gå.

Vi har advaret og talt imod at gennemføre forhøjelser af den art. De vil kun tjene til at gøre forholdene for befolkningen tungere, og det vil betyde, at der bliver færre penge til de ting, som man ønsker at befolkningen skal anvende sine midler til. Nu vil man altså have takstforhøjelser på alle områder. Jeg ønsker især at udtale mig om takstforhøjelserne for persontransport. Vil en forhøjelse som den foreslåede ikke betyde, at der kommer færre rejsende? Ministeren er jo klar over, at der ikke kan regnes med den samme mængde transport af gods og personer efter takstforhøjelsen som før. Problemet er, om det, der her gennemføres, ikke vil animere dem, der lider under de høje billetpriser, til at gå over til benyttelse af andre transportmidler, om man ikke vil få en sådan nedgang i passagerbefordringen, at man faktisk kommer fra asken i ilden. Der er mange, der gør opmærksom på, at hvis man forhøjer billet- og kortpriserne, vil det ikke længere være økonomisk fordelagtigt for de rejsende at tage med toget, så kan det betale sig at slå sig sammen om at købe en gammel bil eller en knallert o. s. v., trafikmidler, som er lette at købe og billigere

[Alfred Jensen.]

i drift, og vi tror, man må regne med, at hvis man skrider til takstforhøjelser af denne art, vil der komme en sådan nedgang i passagertallet, at det bliver en tvivlsom fordel, man her opnår.

Jeg forstår egentlig ikke, hvorfor man kommer med et sådant forslag. Jeg erindrer, at da vi for et par år siden diskuterede betimeligheden af at indføre 65-billetterne, blev der også talt om, at det var en slags social foranstaltning. Heroverfor gjorde ministeren opmærksom på, at det ikke var nogen egentlig social foranstaltning, men at den var dikteret af forretningsmæssige hensyn; dels fik man trafikken lagt om, og dels lokkede man ældre mennesker ud at rejse, og resultatet blev derfor, at statsbanerne fik deres indtægter forøget. Jeg tror, den problemstilling er rigtig, og jeg tror også, den ville være rigtig at anvende i forbindelse med de problemer, som ministeren her tumler med.

Vi tror, at man snarere skulle sætte priserne ned, så man fik flere passagerer at køre med i togene. Hensigten med statsbanernes anlæg af spor og anskaffelse af materiel må vel være, at man skal betjene befolkningen og give den så billige transportmuligheder, som man kan. Jeg ser ikke rettere, end at man er i stand til det. Går man den vej, som er foreslået, tror jeg, passagerantallet går ned, og at man forcerer udviklingen i retning af mere motoriseret trafik. Jeg forstår, man er klar over, at det vil ske, og der er da også fra visse sider betænkeligheder ved at presse udviklingen ind i de baner. Vi kan altså ikke gå ind for takstforhøjelserne.

Der har været talt om nærtrafikken, og jeg vil da også gerne knytte et par bemærkninger til dette problem. For år tilbage var det vel nok de bedst stillede, der flyttede væk fra hovedstaden og ud i omegnskommunerne, og under disse omstændigheder kunne det måske være forsvarligt, at man ikke så så nøje på, hvor høj billetprisen blev for kørsel fra omegnskommunerne ind til centrum. Men efterhånden som boligbyggeriet foregår i stadig større udstrækning uden for den egentlige hovedstadskommune, efterhånden som den jævne mand må søge langt ud for at få lejlighed, bliver det et problem af social art, som vi ikke hidtil har stået

over for, i hvert fald ikke i samme målestok som nu. Vi ved, at mange af dem, der flytter 10-15 km bort, må betale en overmåde stor husleje, men f. eks. unge mennesker, der ikke vil bo alt for dårligt, eller som måske bare ønsker at få en lejlighed, bliver nødt til at flytte ud og må betale huslejer på både 200 og 300 kr. om måneden. Det kan ikke være rimeligt, at de, som lægger deres arbejdskraft her i byen, men som af boligsituationen er tvunget til at flytte ud og betale en stor husleje, også skal betale en sådan pris, som nu forlanges, for at køre frem og tilbage mellem hjem og arbejdsplads.

Det er problemer, som må ses under en anden synsvinkel end den almindelige takstpolitik, og jeg vil rejse det spørgsmål, om ikke det vil være muligt at finde frem til enhedspriser for jernbanetrafikken i hovedstadsområdet. Jeg kan ikke overskue den økonomiske rækkevidde heraf, men forstår naturligvis, at der er problemer; alligevel må man sige, at den mand og kvinde, som har deres arbejdsplads her i byen, og som ikke kan få bopæl her, egentlig ikke burde stilles ringere end den, der har bopæl herinde i byen. Derfor er der noget rimeligt i, at de, der skal køre den lange vej med bus og jernbane, ikke kommer til at betale mere for det, men at det udlignes over en eller anden puljeordning. Jeg anbefaler, at man i udvalget tager dette spørgsmål op til overvejelse og helst til løsning på en sådan måde, at man kommer uden om de forhøjelser, der her er foreslået, hvis ikke man kan komme videre, men jeg håber, man vil kunne komme videre.

Det fremgår af disse bemærkninger, jeg her har fremsat, at vi ikke er særlig velvilligt indstillet over for det forslag, der her er til behandling. Hvis det ikke bliver ændret i retning af det, jeg her har talt for, skal man ikke regne med vor medvirken til dets gennemførelse; så må vi stemme imod lovforslaget, når det kommer til endelig afstemning.

Aksel Larsen: Hvad angår de allerfleste paragraffer i det foreslåede forslag til statsbanelov, kan jeg kun give dem et godt ord med på vejen. Jeg er ganske klar over, at det er rimeligt med en revision af statsbane-

[Aksel Larsen.]

loven, dels af hensyn til internationale konventioner, dels af hensyn til den udvikling, der er sket, og så vidt jeg kan bedømme det ved en nogenlunde omhyggelig gennemlæsning, er disse bestemmelser udformet ganske godt og rigtigt i paragrafferne. Jeg kan derfor følge de øvrige ærede ordføreres eksempel og koncentrere mig om i det væsentlige at tale om spørgsmålet statsbanetaksterne og spørgsmålet statsbanernes overskud eller underskud, og hvad der skal gøres i den anledning.

Lad mig her gøre opmærksom på, at der i statsbaneloven står, og det står også i det foreliggende lovforslag, at statsbanerne er forpligtede til at overtage befordringen af personer og rejsegods o. s. v. Det er en forpligtelse, statsbanerne har, og det bevirker, at man ikke har nogen ret til umiddelbart at sammenligne statsbanerne med et hvilket som helst andet foretagende og sige, at de skal drives som en ren forretning. Der er ikke andre befordringsforetagender her i dette land, der i den grad har en vidtgående forpligtelse til at overtage befordringen af personer og gods; det bevirker naturligvis, at statsbanerne i mange henseender er afskåret fra at kunne konkurrere tilstrækkeligt med virksomheder, der drives udelukkende på forretningsmæssig basis.

Dernæst vil jeg have lov til at sige, at man kan selvfølgelig sagtens forlange, at nu skal statsbanerne have større indtægter, idet man siger, at da statsbanernes udgifter er steget, dels udgifter til lønninger, dels udgifter til forrentning og afskrivning, og da folketingsret for ikke så længe siden har forhøjet lønnen for statsfunktionærer og statstjenestemænd, må man sætte taksterne i vejret. Jeg er ikke sikker på, at den sidste del af argumentet holder. Hvis det var tilfældet, måtte man gå alle statsvirksomheder og alle grene af statsadministrationen igennem og undersøge, hvad man kunne gøre for at skaffe større indtægter, så lønforhøjelserne blev dækket. Man måtte til at revidere toldloven ud fra det synspunkt, at eftersom også tjenestemændene i toldvæsenet har fået højere lønninger, må toldvæsenet havde større indtægter, og altså må vi have højere toldsatser. Man kunne gå videre og spørge: hvordan er det med centraladministrationen, hvordan skal vi få

indført en eller anden form for afgift, så centraladministrationen får en forøget indtægt, som kan dække den forøgede lønudgift, der er en følge af love, der er vedtaget i folketingsret. Jeg siger dette for at gøre klart, at det er ikke så enkelt, at blot fordi folketingsret har vedtaget en ny lønningslov, skal man ubetinget forhøje statsbanernes takster. Man kommer til at se lidt mere almindeligt og samfundsmæssigt på det.

Dernæst vil jeg erindre om, at folketingsret — omend måske ikke folketingsret i sin nuværende konkrete sammensætning, så dog folketingsret som sådant eller rigsdagen som sådan — har et ansvar, man ikke kan frasige sig, for det, der er sket med banerne i dette land. En væsentlig del af banestrækningerne er anlagt under politisk tryk. Jeg vil naturligvis ikke gøre forfatterparret Sganarels ord til mine, for de var lovlig københavnske, men dengang man i rigsdagen behandlede et forslag om, at der skulle indrettes jernbanefærgefart mellem Gedser og Warnemünde, var der en meget stor diskussion om det også i folketingsret og i landstingsret, og mange kunne ikke rigtig forstå, at det var nødvendigt med denne færgefart. Situationen blev i hvert fald karakteriseret af forfatterparret Sganarel ved Nørrebro Teater i et vers i en revyvisse, som jeg tilfældigvis kan huske vistnok korrekt udenad. Det lød nogenlunde sådan:

„Fra Gedser og til Warnemünde skal en færgе gå,

hvad jyske rigsdagsmænd forbandet dårligt kan forstå.

Nej, men kræve noget for noget, den prangerpolitik,

det er nu jydens gennemgående trafik.

Med på færgen ej vi går,

før vi 30 baner får,

9 mod vest og 10 mod øst,

3 langs Vesterhavets kyst,

8 over hedejord,

dér hvor ingen dævel bor,

alle sammen brede spor,

det er faneme gode jyske ord.“

Jeg beklager kraftudtrykket, men det stod altså i den pågældende revyvisse. Jeg har ikke læst den op og ved ikke, om jeg skulle have bedt den højtærede formand om tilladelse til at citere. Det skulle jeg måske have gjort, jeg beder om undskyldning.

[Aksel Larsen.]

Naturligvis var det lidt stærkt sagt, men der er noget om det, at skulle en rigsdagsmand gøre noget for at gøre sig populær på egnen, kunne han foreslå, at der blev anlagt en bane, og så kunne man passende pålægge statsbanerne, at denne bane blev anlagt. Nu ser jeg ikke bort fra, at mange af disse, som man kalder det, sidelinjer har spillet en uhyre stor rolle for ophjælpningen af de pågældende landsdele, og at de også har spillet en kulturel rolle; men de har i al deres tid være en økonomisk belastning for de danske statsbaner, og flertallet af dem eksisterer endnu. Ja, statsbanerne har oven i købet måttet overtage en del privatbaner. Jeg finder, det var rimeligt, at statsbanerne gjorde det, men det har utvivlsomt ikke været til statsbanernes økonomiske fordel.

Det er nu engang lovgivningsmagten, der har ansvaret for, at statsbanerne er blevet den forretning, de er blevet, og så kan man ikke stille et strengt krav om, at statsbanerne skal forrente sig, eventuelt give overskud som et privatkapitalistisk forretningsforetagende.

Jeg kunne ønske i anledning af de takstforhøjelser, der her er foreslået, at vi kunne få en undersøgelse af, hvorledes de forskellige statsbanevirksomheder betaler sig, giver overskud eller underskud. Vi har diskuteret det før her i tinget. Jeg erindrer en diskussion, vi engang havde om den københavnske nærtrafik efter elektrificeringen. Da fik vi den forklaring fra statsbanernes generaldirektorat, at det var en fuldkommen umulighed at skille nærtrafikens regnskab ud fra den almindelige statsbanetraffiks regnskab, og man kunne derfor ikke sige, om den betalte sig, eller den ikke betalte sig. Jeg tillader mig at sige rent ud: jeg tror ikke på det. Jeg er aldeles overbevist om, at det kan lade sig gøre at undersøge, hvorledes hver enkelt statsbanestrækning i dette land betaler sig, om den giver overskud, eller den giver underskud, eller om regnskabet akkurat balancerer, og jeg ville finde det rimeligt, at en sådan undersøgelse blev foretaget. Måske kan det ikke nås, medens det udvalg, der skal beskæftige sig med dette lovforslag, arbejder, men det burde i hvert fald gøres — og gøres så hurtigt som muligt — fordi det dog kunne være med til at danne grundlaget for udarbejdelsen

af en plan for, hvorledes statsbanerne skal drives fremover, hvilke statsbanestrækninger der skal opretholdes, og hvilke der ikke skal opretholdes. Jeg gentager: efter min opfattelse er der mange af de urentable statsbanestrækninger, som er anlagt i temmelig høj grad af såkaldt politiske grunde. Det er ikke helt rimeligt at forlange, at de statsbanestrækninger, på hvilke mængden af personer og gods, der beføres, er stor, skal have højere indtægter for at være med til at betale underskuddet på de statsbanestrækninger, om hvilke man, da de blev anlagt, måtte vide, at de kun kunne komme til at give underskud.

Jeg tror, det ville være rimeligt, om man skilte regnskabet for hovedstadens nærtrafik ud fra det øvrige statsbaneregnskab, ja, ikke sådan at det fuldstændig skulle forsvinde fra statsbaneregnskabet, men sådan at det ikke gik i én pulje. Man burde se på, hvad der er nødvendigt, for at nærtrafikken kan betale sig — med skyldig hensyntagen til, at der også her er et absolut samfundsmæssigt behov for trafik, som må tilgodeses.

Det er vel i det hele taget sådan, at statsbanerne ikke bør betragtes som et forretningsforetagende, men som en samfundsmæssig institution, af hvilken man ikke kan kræve, at den skal bære sig eller give overskud. Man kan være glad, hvis den er i stand til det, men vi er klar over, at statsbanerne kan vi ikke undvære. At det så muligvis kan være nødvendigt at nedlægge en del sidelinjer, ikke blot fordi de er urentable, men også fordi der ikke er behov for dem, er en anden sag. Det ville stille statsbanernes regnskab gunstigere, og jeg synes, man bør overveje det.

Jeg beklager meget, at det ser ud til, at planerne om et trafikråd og en samordning af hovedstadens trafik ikke alene skal syltes, men at der overhovedet ikke skal blive noget ud af dem, i hvert fald ikke inden for overskuelig fremtid. Det ville dog være rimeligt, om man havde, om jeg så må sige, et fælles trafikelskab for hovedstadstrafikken; hvis man havde det, ville det nok vise sig, at det ikke var nødvendigt at komme med sådanne forhøjelser, som man her foreslår, i hvert fald ikke for hovedstadstrafikkens område. Jeg kan godt se, at det er nødvendigt, hvis man tager statsbanernes regnskab som helhed, men

[Aksel Larsen.]

jeg kan som sagt ikke godkende dette synspunkt.

Lad mig for øvrigt også komme med den bemærkning — jeg erkender, at jeg måske taler lidt rodet — at jeg ikke er tilbøjelig til at godkende det system, som blev indført i sin tid, da Bramsnæs var finansminister, at statsbanerne skal forrente og afskrive deres anlæg. Jeg betragter det som samfundsinvesteringer, og det kan kun give grund til unyttigt bogholderi, altså ekstra bogholderiudgifter, at man forlanger forrentning og afskrivning. I virkeligheden er det noget, der kun sker på papiret, det går fra den ene lomme til den anden. Hvis man ikke havde denne regel om forrentning og afskrivning, ville det vise sig, at statsbanernes underskud var temmelig lille, i hvert fald hvis jeg skal regne med den forklaring, jeg har fået af den højtærede minister, som gjorde opmærksom på, at udgifterne til afskrivning og forrentning efter de seneste oversigter er 68 mill. kr., medens driftsunderskuddet er på — jeg har lov til i denne forbindelse at sige kun — 28 mill. kr. Jeg tror, man skal holde op med at forlange afskrivning og forrentning af en samfundsmæssig virksomhed som statsbanerne. Hvis man gør det, kommer regnskabet til at tage sig noget gunstigere ud, og så behøver man ikke at skride til panikforanstaltninger.

Jeg tror som sagt også, at man skal foretage en undersøgelse af, hvilke statsbanevirksomheder og statsbanestrækninger — det være sig til lands eller til søs — der betaler sig, betaler sig godt eller betaler sig dårligt, og så tage det i betragtning, når man skal til at regulere taksterne. Jeg er sikker på, at hvis man gør det, vil man være i stand til at undlade den, som jeg synes, urimeligt høje takstforhøjelse for de bedst trafikerede strækninger på statsbanerne.

Lad mig også i den forbindelse sige, at det forekommer mig urimeligt, at der er så stor en forskel på kilometertaksten inden for det område, man kalder Københavns

bybane, og nærtrafikken i hovedstadsområdet uden for København. Jeg henstiller, at man i udvalget, i partierne og i regeringen overvejer disse spørgsmål, og jeg håber, at lovforslaget, når vi genser det efter udvalgsbehandlingen, hvad disse sager angår, vil være blevet betydeligt forbedret.

Carsten Raft: Jeg kan udtale min tilslutning til de almindelige betragtninger, som mit partis ordfører er kommet med, og jeg er glad for på den måde at kunne hellige mig det område, der interesserer mig allermost, og som jeg har tilhørt gennem mere end 30 år, det område med den store og stadig voksende befolkning, hvis interesser er særlig i klemme i denne henseende, som de har været det så tit. Til gengæld tror jeg, man denne gang vil møde en meget enig optræden af denne befolkning, og jeg tror, den højtærede trafikminister og andre vil se mange gode kammerater og partifæller derudefra komme ind for at tale med dem om dette lovforslag.

Denne idé, dette system med en i virkeligheden fælles tarif over hele landet, er vist egentlig et fortidslevn fra dengang, da togene bumlede så nogenlunde på samme måde over hele landet og konduktørerne gik udenfor på trinbrættet og billetterede. Jeg tror, det var færdig fra det øjeblik, da trafiksystemerne forandrede sig fuldstændigt i forhold til hinanden. Der er ingen som helst tvivl om, at f. eks. den københavnske nærtrafik med sin kolossale belastning intet har at gøre med den tynde trafik på ensomme strækninger i Jylland, og den kan ikke og bør heller ikke behandles ud fra samme synspunkter. Det må under disse forhold være naturligt, at man ikke bare siger: der skal forhøjes så og så meget; der skal gælde den og den pris. Man må prøve at undersøge, hvordan de økonomiske resultater af disse systemer er; betaler de sig nogenlunde, eller er de i større eller mindre grad årsag til det store underskud, statsbanerne har?

Det har altid været svært at trænge ind

[Carsten Raft.]

til det særlige regnskab for Københavns nærtrafik; det har været en tempelhemmelighed, som ingen fik lov til at få del i. Der har dog nu og da været foretaget beregninger. Således har jeg i nogle år gennem daværende trafikminister Elgaard fået klare beregninger, der viste et langt, langt bedre resultat end den øvrige statsbanedrift, og vi har også fået sådanne beregninger senere. En mand, hvis ord har vægt i denne henseende, den højtærede minister for offentlige arbejder, har om dette spørgsmål udtalt sig så godt og klart, at jeg må bede om formandens tilladelse til i dag at citere en udtalelse, der under ministerens autoritative ansvar faldt den 3. februar 1959 ved det store møde med repræsentanter for Københavnsegnens kommuner, som var samlet her på Christiansborg. Ministeren gav forskellige grunde for afvisningen af påstanden om en ensidig favorisering af hovedstadsområdet til skade for provinsens skatteydere og sagde bl. a.:

„For det første er det bekendt, at statsbanernes drift belaster staten med betydelige årlige underskud, nemlig af størrelsesordenen 100 mill. kr. Den lokale statsbanetraffic i hovedstadsområdet tegner sig kun for en meget ringe del af det samlede underskud, medens lokaltrafikken på en lang række jernbanelinjer og stationer i det øvrige land, ikke mindst i de tyndt befolkede egne i Jylland, bidrager stærkt til det store underskud.“

Det var det sidste, Københavns omegn og kommunalmænd hørte fra ministeren. Nu hører de om et lovforslag, ifølge hvilket de skal betale et stort underskud, som de ikke bidrager til. Der er ikke noget at sige til, at de kommer herind igen for at høre, hvad ministeren mente med den citerede udtalelse, når de nu alligevel skal være med til at betale, skønt de kun i meget ringe grad bidrager til dette underskud.

Der har tidligere ved forskellige trafikordninger været taget hensyn til den ganske klare forskel, der er mellem de forskellige trafiksystemer. F. eks. kan jeg huske, at der under daværende trafikminister Elgaard foretoges en langt mindre forhøjelse, først for billetpriserne vedkommende og senere, efter min henstilling, også for abonnements-

kortenes vedkommende, ikke blot for Københavns nærtrafik, men for alle trafikområder, der lå mindre end 30 km fra hinanden, end der foretoges for den øvrige trafiks vedkommende, så at den trafik, der, mere eller mindre tvunget af byernes ekspansion, er fra landet ind til byerne i erhvervsmæssigt øjemed, blev tilgodeset og beskyttet

Det var de mere økonomiske betragtninger, som det må være rimeligt at anføre ved behandlingen af et underskud af en sådan størrelsesorden, ved behandlingen af en for staten og samfundet så stor og alvorlig økonomisk sag. Men selvfølgelig kan der, når det drejer sig om et nationaliseret foretagende som dette, være anledning til nu og da at komme med betragtninger af mere solidarisk, man kan sige social karakter. Jeg synes, det er ganske klart, at der må være forskel på behandlingen af den trafik, hvor kunderne køber deres billetter, ikke i nogen erhvervsmæssig anledning, nok så meget i ferieanledning eller i en tilfældig erhvervsanledning måske, og så den, hvis kunder, grundet på at de ikke kan bo i en stor eller en større by, er nødt til at bo udenfor, og for hvem udgiften til transport, forhøjelser af prisen på billetter eller kort bidrager til deres leveomkostningers højde. Der bliver her i virkeligheden tale om en skat, der lægges på dem, og lægges på dem på grund af et statsbaneunderskud, som ikke hidrører fra deres område, men fra helt andre dele af landet. Det kan ikke betragtes som rimeligt og retfærdigt, og det er ikke mærkeligt, at de, efter at ministeren selv ved et særligt indkaldt møde har oplyst, at de ikke bidrager til fremkomsten af dette underskud eller kun i meget ringe grad gør dette, spørger, hvorfor det som en særlig skat, der virker som en forhøjelse af deres leveomkostninger, skal betales af dem.

Der er også andre urimeligheder, som stadig volder forbavselse rundt omkring i omegnen. Jeg tænker på den særlige bybanetakst, der betyder, at man kan køre overordentlig billigt, bare det er inden for bybanens område, og at taksterne forhøjes meget stærkt, når man kommer udenfor. Motiveringen er den enkle og jævne, at sporvognene konkurrerer. Ja, sporvognene konkurrerer — med et vældigt underskud; og efter de udtalelser, jeg har set, er der

[Carsten Raft.]

ikke tanke fremme om, at man vil bringe det ud af verden. Hvorfor skulle man også gøre det? Der bliver ikke alene tale om højere takster ude i den omegn, jeg taler om; Københavns kommune får også tilsvaret, som det hedder, afløst erhvervsskat fra omegnskommunerne, som er med til at betale underskuddet i København, fra de folk, som nu skal til at betale dyrere, for at de andre kan køre billigere. Noget sådant kan gå en overgang, men man kan ikke forlange, at det i længden skal føles rimeligt, at en stor del af befolkningen skal leve under omkostninger, som de offentlige myndigheder har pålagt dem.

Jeg advarer imod, at man forhøjer omkostningerne for stærkt i omegnen. Jeg kan for en gangs skyld slutte mig til den kommunistiske ordfører, der sagde, at mange, hvis transporten bliver for dyr, sikkert vil gå over til automobil eller knallert. Det er utvivlsomt rigtigt, at samfundsudviklingen, den økonomiske udvikling, har medført, at mange mennesker, hvis statsbanetaksterne bliver for store og for urimelige, vil se at få fat på en lille vogn. Men hvordan skal man klare de problemer, der vil opstå, når vognene styrter ind ad de indfaldsveje, som ikke engang kan holde til den færdsel, der allerede er? På den måde kommer der nye udgifter, og man forøger antallet af ulykker på grund af en trafikpolitik, som hverken økonomisk, socialt eller folkeligt er berettiget eller forsvarlig.

Jeg anerkender de rationaliseringsforanstaltninger, statsbanerne har indledt. Jeg kan godt se, at den nye generaldirektør har vilje til at komme så godt igennem som vel muligt; men man bliver nødt til at erkende, at det ikke er teknisk rationalisering alene, det drejer sig om. Her er simpelt hen tale om et system, som tiden er løbet fra. Det er et spørgsmål, om dette system med de tyndt trafikerede baner overhovedet lader sig opretholde. Vejene er ved at erobre trafikken, automobilerne har erobret den, og man må hellere gøre pinen kort og se at få de tyndt trafikerede baner afløst hurtigst muligt.

Det kunne synes betænkeligt, at en københavnsk omegnsmand som jeg forlanger sidelinjer nedlagt i større stil; men efter den tilslutning, der er givet mig af de andre

partiers ordførere, tør jeg nok sige, det er sidelinjernes store skæbnedag her i folketinget, for det, vi har hørt her fra talerstolen, har været udtryk for et massivt ønske om hurtigt at komme i gang med opgivelse af sidelinjerne og om hurtigt at få den rigtige økonomi frem; jeg tror derfor, det er nødvendigt at komme i gang med behandlingen af disse ting. Jeg har hørt af et medlem af det høje ting, at et sted i Jylland, inden for et forholdsvis centralt område, konkurrerer statsbanetog, statsbanerutebiler og statsbanefragtbiler på samme strækning. Det kan da ikke være rimeligt. Man kan da ikke forlange, at de folk herovre, som skal betale den historie, skal synes, der er mening i det.

Jeg behøver ikke at lægge op til det store udspil i dag, for det er gjort af de andre ærede ordførere. Jeg glæder mig voldsomt til at komme med i udvalget på det grundlag, som er blevet angivet. Jeg er ganske sikker på, at vort standpunkt er rigtigt; vi må have taget fat på de ting, og hvorfor skulle man ikke kunne gøre det i udvalget? Det ærede medlem hr. Holmberg foreslog en kommission, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) mente, det skulle være et udvalg, idet det ville være hurtigere. Det er jeg enig med det ærede medlem i, men hvorfor skulle det ikke kunne gøres i et folketingsudvalg? Man kan da ikke tro, at statsbanerne ikke skulle have deres tal parat. Man kan da ikke tro, at statsbanerne ikke skulle kunne sige ganske klart, så klart som man overhovedet kan det, at så og så meget koster det, og at nedlæggelse af de og de ruter vil betyde så og så store beløb. De oplysninger kan man få i folketingsudvalget, og når det nu er skæbnedag, lad os så komme i gang med tingene!

Når man protesterer så stærkt fra de egne, der i virkeligheden får vanskelighederne, så fremfører jeg kun min kompliment og min tak for den ganske klare og faste linje, der er lagt, og jeg kan forsikre mine kammerater i denne sag om, at vi skal nok følge med.

Ophævelse af sidelinjerne er utvivlsomt den eneste vej frem. Det er min erfaring efter samtaler med teknikere og sagkyndige på dette område, at det er dér, vanskeligheden ligger. Jeg kan ikke nævne navne, men jeg kender ansete sagkyndige, som

[Carsten Raft.]

under behandlingen af sagen om Københavns trafikråd simpelt hen sagde: hvis man ophæver de sidelinjer, der giver under-skud, er statsbanernes underskud ude af verden.

Så frisk til arbejdet! Der kan ikke startes bedre, end sket er i dag. Jeg er ganske lammet over al den vilje og handlekraft, som de ærede ordførere har givet udtryk for. Jeg siger tak for den gode, aktive og stærke begyndelse, der er gjort. Lad os så tage fat i udvalget.

Bøgholm: Det var med megen interesse, jeg hørte mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), stille forslag om et hurtigt arbejdende udvalg til undersøgelse af hele statsbanespørgsmålet. Der er jo næppe tvivl om, at statsbanernes problem må opfattes som et strukturelt problem, der ikke løses gennem takstforhøjelser; her må man gå til ondets rod, om man vil nå til en virkelig løsning. Jeg skal derfor i dag se ganske bort fra alle bemærkninger om det strukturelle og kun gøre nogle ganske få bemærkninger om et af punkterne i det foreliggende lovforslag; jeg tænker på spørgsmålet om forhøjelse af betalingen for jernbanekortene. Jeg er ikke sikker på, at det er den del af lovforslaget, der er bedst gennemtænkt.

For mig står det sådan, at noget af det bedste, vi har oplevet i vor generation, netop har været det, at overmåde mange har kunnet flytte ud fra byerne og de bykvarterer, hvor de levede livet på en ofte ulykkelig måde, flytte bort som ejere eller lejere af en villa, en bungalow eller et lille hus med have, og det er såvist en udvikling, som det må være i alle demokratiske partiers interesse at se fortsat.

I udlandet ser man den samme udvikling, allerbedst uden for London. Som følge af den udflytning, der har fundet sted, er den sociale spænding i millionbyen London til trods for East End så langt, langt mindre, end den er i Paris, hvor man skulle tro problemerne på mange måder var mindre og lettere at løse end i London. Derfor ser jeg også overordentlig nødig, at der sker noget som helst, der kan bidrage til at hæmme denne udflytning fra København. Jeg tror, vi må indrette os på det forhold,

at begrebet by og bybillede er ved at ændre karakter. Allerede i dag er hele Nord-sjælland jo i virkeligheden ved at antage bypræg, det er et sted, hvor man bor, mens man har sit arbejde i København. Når dette er forholdet, kan det, hvis man lægger yderligere på udgiften til jernbanekort, ikke være andet, end at dette af den meget store del af udflytterne, som har deres arbejde i København, med rette vil blive opfattet på én eneste måde: som en forøget husleje. Fordelen ved at flytte bort fra København med dets vanskelige boligforhold skulle netop være den, at huslejen i alt fald blev lavere, men her ønsker man så at gennemføre et lovforslag, der vil betyde i hvert fald en vis stigning i den effektive husleje.

Nu kan man ikke over for dette indvende, at forhøjelsen af abonnementstaksterne er et stort problem af afgørende betydning for statsbanernes hele rentabilitet. Det drejer sig efter den højtærede ministers fremsættelsestale om en sum på 4 mill. kr. Samtidig opgiver den højtærede minister indtægter til et beløb af 6 mill. kr. ved at afskaffe hurtigtogsbilletterne. Jeg forstår udmærket, hvorfor ministeren ønsker at komme bort fra hurtigtogsbilletterne; jeg kan også meget vel se det rationelle i dette. Men jeg må have lov at sige til den højtærede minister, at er der muligheder for et valg, så vil jeg foretrække, at man ikke forhøjer prisen på kortene, men til gengæld i et vist omfang bevarer hurtigtogsbilletterne.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne gøre gældende, at der efter min opfattelse bør ændres både det ene og det andet i det foreliggende lovforslag, før det på rimelig måde kan ophøjes til lov. Gennemført uden ændringer vil det være en lov, der på mange måder må siges at være en antisocial lov-givning.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er glad for, at der i hvert tilfælde fra et stort flertal af partierne i tinget er givet udtryk for, at det er nødvendigt at gennemføre takstforhøjelser. Jeg har forstået det sådan, at samtlige regeringspartier stiller sig villigt heroverfor, og jeg har i og for sig også forstået, at både venstres og det konservative folkepartis ordførere har givet udtryk for, at de forstår nødven-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

digheden af takstforhøjelser. De tilsagn, der er givet her, takker jeg for.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) i, at det altid går på den måde, som det ærede medlem skildrede, at selv om man er enig om, at der på et eller andet område skal skaffes flere penge, så opstår uenigheden, når man skal til at tale om, hvem der skal betale. Jeg ved ikke, om det ærede medlems bemærkning var henvendt direkte til hans partifælle, det ærede medlem hr. Carsten Raft, men det kunne godt lyde sådan.

Der har under diskussionen om forslaget til en ny statsbanelov været bragt mange store problemer ind i debatten, som ikke direkte har med takstforhøjelserne at gøre. Jeg takker for al den tilslutning, der er givet til de almindelige bestemmelser i den foreslåede lov. Jeg forstår, at stort set er der fra alle partiers side enighed om, at det er rimeligt at bringe statsbaneloven à jour, nu man alligevel skal have spørgsmålet om takstforhøjelser til behandling. Det takker jeg for at man er enig om, idet jeg anser det for at være rimeligt, at man, nu der er gået 13 år, siden man sidst førte loven à jour, benytter den givne lejlighed.

Der var dog et enkelt punkt, hvor det ærede medlem hr. Alfred Jensen ikke kunne give mig tilslutning, idet det ærede medlem, sådan forstod jeg ham, var utilfreds med komforten på fællesklassen, som det hed tidligere, nu 2. kl. Jeg må sige til det ærede medlem, at jeg har indtrykket af, at det er gået stik modsat, at statsbanerne stadig væk bestræber sig på at gøre 2. kl. vogne og kupeer betydelig bedre, end de har været tidligere, sådan at de nærmer sig mere og mere til at blive af tilsvarende standard som dem på 1. kl. Når vi imidlertid har villet sætte bestemmelsen om 1. og 2. kl. ind i loven, er det, fordi vi har tilsluttet os en konvention, hvorefter man overalt i Europa kun regner med disse 2 klasser. Tidligere var der, i hvert fald i Tyskland, op til 4 klasser, ja, jeg tror helt op til 5 klasser. Nu er man altså enig om at regne med 2 klasser og at betegne dem ens i alle lande.

I samme forbindelse vil jeg gerne sige til det ærede medlem, som også var inde på at beklage sig over pladsmangelen på fær-

gerne, at det er klart, at der kan forekomme pladsmangel under spidsbelastninger med mange passagerer på færgerne, men selv sådanne dage har jeg konstateret, at det kniber overordentlig meget med at få folk til at gå nedenunder, hvor der jo er saloner med plads både til at opholde sig og spise. Der er dog måske ikke noget at sige til, at man ikke, når man en sommerdag befinder sig på Store-Bælt, er meget for at gå nedenunder, men jeg vil dog gøre det ærede medlem opmærksom på, at sådan er det, at det er meget sjældent, at alle pladser nedenunder er besat, men folk vil altså hellere, selv om de skal stå op, blive oppe på promenadedækket.

Det ærede medlem hr. Holmberg sagde selv, at han måske holdt en slags revolutionær tale her i dag. Hvor revolutionær den var, kan vel diskuteres. Jeg forstod, at det, som det ærede medlem hr. Holmberg gav udtryk for, var kort og klart: statsbanerne kan ikke klare sig mere, der må ske noget. Ja men er det nu fastslået, at statsbanerne ikke kan klare sig? Det er jo givet, at den udvikling, der har været i bilismen særlig gennem de sidste år fra krigen og til i dag, har påført statsbanerne konkurrence, men ikke desto mindre er det alligevel sådan, at der i dag rejser mange flere mennesker med statsbanerne, end der har gjort nogen sinde tidligere. Selv om der er kommet flere og flere biler, er det altså ikke sådan, at statsbanerne er blevet slået ud i konkurrencen, men at man tværtimod kan sige, at statsbanerne stadig får flere og flere passagerer. Der er selvfølgelig flere årsager hertil, først og fremmest den, at rejselysten er blevet større; folk har fået længere ferie og fået mere interesse for at rejse ud o. s. v. Men det er altså slet ikke sådan, at man kan tale om, at statsbanerne er en hendøende forretning. Det vil jeg dog gerne have lov til at pointere.

Det ærede medlem var også lidt inde på at tale om den sag, vi behandlede for to uger siden, spørgsmålet om at nedlægge banestrækningen fra Viborg til Ålestrup, og kritiserede, at statsbanernes egne rutebiler kørte parallelt med banen, således at statsbanerne dermed konkurrerede med sig selv. Dertil vil jeg sige, at hvis ikke statsbanerne kørte disse ruter, så kørte de private dem, og så finder vi det mere rime-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligt — når jeg siger vi, mener jeg ministeriet og statsbanerne — at det er statsbanerne, der har koncessionerne fremfor konkurrerende private. Statsbanerne har dog en vis mulighed for at kunne indrette sig med toggang og rutebiler, hvad vi ikke altid er sikre på private koncessionsindehavere ville gøre.

Der var også et af de andre ærede medlemmer, der i denne forbindelse var inde på — jeg tror, det var det ærede medlem hr. Carsten Raft — at det var helt skørt, at man konkurrerede med sig selv på den måde. Dertil kan jeg sige, at rutebilerne følger ikke helt den samme linje som banerne; rutebilerne følger jo landevejene, hvad naturligt er, og derfor kan der blive tale om to forskellige slags publikum, dem, der kører mere direkte, og dem, der skal ud til de byer, der ligger mellem to større stationer. Derfor er der ikke noget urimeligt eller urigtigt i dette forhold, men man kan sige, at der er noget urimeligt og urigtigt i, at vi i det hele taget har ordnet vore trafikforhold på den måde, vi har herhjemme. Jeg er slet ikke i tvivl om, at hvis man kunne få lov til at ordne det sådan, som man har lyst til, kunne man skabe en rentabel forretning ud af trafikken herhjemme i Danmark, men det kan man ikke gøre, når vi ligger i det kaos, vi faktisk ligger i på trafikens område. Det er efter min mening urimeligt, at der i dette land kører mange, mange flere vognmænd, end der faktisk er brug for, og at vi, samtidig med at vi udbygger vore veje og slider på disse veje, i mange tilfælde har parallelt gående skilleveje, medens der kunne skabes en rationel ordning, hvis det hele blev lagt ind under et eneste selskab inden for ét område. Jeg vil gerne bede de ærede medlemmer, der lytter hertil, lægge mærke til, at jeg ikke siger: ind under staten. Det kunne for min skyld godt være et koncessioneret selskab; der kan diskuteres om, hvad det skulle være, men en samordning af den danske trafik ville efter min opfattelse kunne give virkelige resultater. Det har vi ikke i dag. Vi har en tilstand med konkurrence, hvor statsbaner må yde — det er der ikke noget at sige til — tjenestemandslønninger og -pensioner; vi må i alle forhold have udmærkede, overenskomstmæssige ordnin-

ger med de arbejdere, der arbejder hos os, men vi må konkurrere med en stand, der slet ikke har de samme forpligtelser, hverken med hensyn til løn eller arbejdstid eller med hensyn til overholdelse af, hvor meget eller hvor lidt man må køre med.

Jeg kan altså godt gå ind på den tankegang, der har været fremført både af det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), at der burde nedsættes en kommission eller et udvalg. Navnet er i og for sig ligegyldigt for mig; det afgørende er, om det kan arbejde forholdsvis hurtigt, og jeg forstod, at det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) lagde i ordet udvalg, at det kunne arbejde hurtigere end en kommission. Man mener undertiden, at en kommissions arbejde er noget, der helst skal tage 10 år. Jeg kan blot ikke gå ind på den tankegang, at man skulle nedsætte en kommission eller et udvalg, der alene skulle have til opgave at se på statsbanernes forhold, men ønsker en kommission, der skulle have til opgave at se på de samlede trafikforhold i Danmark. Hvis der er almindelig tilslutning til en sådan kommission her i tinget, skal jeg gerne foranledige den nedsat. Om der kan skabes politiske muligheder for at gennemføre en rationel trafikordning i Danmark, er noget helt andet, og det tvivler jeg noget om, men alligevel gjorde det jo ikke noget, om man kunne få belyst forholdene fra alle sider.

Jeg forstod på det ærede medlem hr. Carsten Raft, at spørgsmålet om nedlæggelse af sidebaner havde virket som en slags trylleord på ham; men som det ærede medlem hr. J. M. Pedersen sagde, sidder der, samtidig med at man hamrer så kraftigt på for at nedlægge sidelinjer, et udvalg i værelse 35 eller 38 i samtale med en deputation fra Viborg amt, der energisk arbejder imod at nedlægge den bane, der her i tinget er stillet forslag om at nedlægge, og det er ikke en deputation, der kommer fra bestemte ensidige erhvervskredse, men et på bredt grundlag sammensat udvalg, der kommer for at protestere mod nedlæggelse af en bane, der sidste år gav 750 000 kr. i underskud, og som vi yderligere kan spare 250 000 kr. om året ved at nedlægge. Jeg synes, det er karakteristisk, når man taler så store ord om at nedlægge sidelinjer, og det viser, hvor svært det i virkeligheden er for de

[Ministeren for offentlige arbejder.]

pågåeldende i de egne, banen løber igennem, at forstå noget heraf. Jeg siger ikke noget til, at det er besværligt at få de pågåeldende på egnen til at forstå det, for baner er nu engang ikke noget, man bare kan tale om at man skal tjene så og så meget på, baner er noget mere end en ren forretning, der kan give underskud eller overskud. De betyder noget for den pågåeldende egns industri, for den pågåeldende egns erhvervsliv, kulturarbejde og mange andre ting. Det må man huske på, når man taler om baner, og derfor er det ikke så ligetil, at man kan sige: vi nedsætter et udvalg, så må det i løbet af et par måneder kunne finde ud af, hvad der skal nedlægges.

Jeg har gang på gang med statsbanernes ledende folk meget nøje gennemgået, hvilke sidelinjer der kan være tale om at nedlægge, og det ender altid med, at vi kommer til den betragtning, at der faktisk i øjeblikket kun er et par stykker, der kan diskuteres, fordi de andre har en række opgaver af en sådan karakter, at vi ikke uden videre kan foreslå dem nedlagt. Jeg føler mig fuldkommen overbevist om, at hvis man nedsatte et udvalg med den opgave at se på dette spørgsmål, ville det nå frem til samme resultat som vi. Det er selvfølgelig nærliggende at klynge sig til en sådan tanke, at man kunne opnå noget storslået ved at nedlægge nogle baner og ordne spørgsmålet på den måde; så nemt er det bare ikke. Man må huske på, at alle sidebaner i større eller mindre grad er fødelinjer til længdebaner, som alle er enige om vi ikke kan undvære. Det er heller ikke noget specielt dansk problem, det kendes også i Sverige, i Norge, i Tyskland og andre lande; det er ikke et problem, vi kan løse bare ved at sige: nu nedlægger vi nogle sidebaner.

Det ærede medlem hr. Holmberg havde regnet lidt på tingene og var kommet til et tal på 300 mill. kr. i underskud i stedet for ca. 100 mill. kr. Man kan selvfølgelig regne på mange måder, men jeg forstod, at han bl. a. regnede pensionerne med ind i statsbanernes underskud. Hvorfor anlægger det ærede medlem den betragtning, at pensionerne skal regnes ind i statsbanernes underskud? Tænker det ærede medlem ikke på, hvad man sparer i folkepension til dem, som får pension, efter at de selv har betalt

en vis del af den og altså har opnået den alder, hvor de kan blive pensioneret, medens de, der også har betalt, men ikke har opnået den nødvendige alder, ingenting får? Hvis man skal regne pensionisterne med i statsbanernes udgifter, så modsvares det jo af det beløb, man sparer i folkepension til disse statstjenestemænd. Men sådan regner man ikke; man smækker det uden videre ind i underskuddet — det lyder så rart med 300 mill. kr.

Det ærede medlem hr. Aksel Larsen var inde på et andet spørgsmål: er det rigtigt, at man, specielt i en tid, hvor man er ude for meget store anlægsudgifter, som man har været det ved Knudshoved og Halskov, som vi er det ved Rødby Havn-Femern ruten, som vi er det mange andre steder med hensyn til trækraften, er det da rimeligt, at man i de 5-6 år, hvor man har de meget store anlægsudgifter, uden videre smækker udgifterne til forrentning og afskrivning på regnskabet? Det kan udmærket diskuteres, om det er rigtigt; statsbanernes øverste ledelse mener ikke, at det er rigtigt. Vi kunne for så vidt godt eliminere underskuddet ved at gå den modsatte vej af den, det ærede medlem hr. Holmberg går; så kunne vi faktisk, hvis vi får de forhøjelser, der her er foreslået, opnå balance.

Jeg tror ikke, det tjener noget fornuftigt formål at diskutere på den måde, at vi stiller det hele dobbelt så galt op, som det faktisk er, og det syntes jeg det ærede medlem hr. Holmberg havde lyst til. Det ærede medlem var også inde på spørgsmålet om forhøjelserne på Store-Bælt. Jeg kunne have lyst til at bede det ærede medlem om engang at tage ned til overfarterne mellem kontinentet og England og se, hvilke takster de har på færgerne dér. Mellem Calais og Dover, hvor sejltiden er omtrent som på Store-Bælt — lidt længere, fordi man ikke sejler så hurtigt — tager de, så vidt jeg husker, for biler 8 gange de takster, vi tager på Store-Bælt. Taksterne dér er sådan, at man har fundet ud af, at det kan betale sig at flyve bilerne over.

Jeg kunne også godt have lyst til at bede det ærede medlem om at se på, hvad de private færgeruter tager herhjemme, f. eks. Hundested-Grenå ruten, og sammenligne med Store-Bælt. Jeg mener selv, det er rimelige takster, vi tager på Store-Bælt,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og jeg synes også, det er rimeligt, at vi forhøjer disse takster, særlig når man tager de dyre anlæg dernede i de seneste år i betragtning. Det er ikke nok, at man regner ud, at der er overskud på selve driftsregnskabet; staten skal også helst have de penge hjem, som anlæggene har kostet, både færger og færgehavne, der er bygget dernede, og så tror jeg ikke, at regnskabet, som vi nu er i lag med at stille op for at prøve at se, om der kan laves en beregning for selve overfarten, vil vise så forfærdelig gunstigt et resultat.

Når vi har villet tage forhøjelserne for personbiler og busser i sommertiden, hænger det for det første sammen med, at vi i den tid har mange tusinder af biler udefra, fra Skandinavien, fra kontinentet og andre steder, og vi synes, det er rimeligt, at de er med til at betale nogle af de udgifter, vi har ved overfarten på Store-Bælt. Dernæst hænger det sammen med, at når vi må have det meget store beredskab, kan jeg godt sige, i form af færgerne ved Store-Bælt, er det på grund af spidsbelastningen om sommeren. Det er det, der koster os de mange penge, og derfor er det rimeligt, at de passagerer, der kommer over i det tidsrum, bærer udgifterne derved. Her har vi dog taget det rimelige hensyn over for fragtgodset, at vi ikke forhøjer taksterne for dette med 20 pct. i sommermånederne, men med 10 pct. over hele året.

Jeg tror, at jeg med disse bemærkninger også har været inde på noget af det, som har været fremført fra andre ærede ordførere om, hvad man kunne gøre for at bringe statsbanernes økonomi bedre på fode. Jeg forstod på de ærede medlemmer hr. Alfred Jensen og hr. Aksel Larsen, at de ikke ville medvirke til at gennemføre disse forhøjelser, og jeg forstod på det ærede medlem hr. Alfred Jensen, at han synes, at vi, når vi rationaliserer, i for høj grad lader det gå ud over dem med de små lønninger og ikke dem med toplønningerne. Sådan ligger det ingenlunde. Vi rationaliserer ikke på den linje; men det ligger jo i sagens natur, hvad angår de højere stillinger inden for statsbanerne, at man hverken kan undvære generaldirektør eller afdelingschefer eller ingeniører o. s. v., og derfor kan der ikke spares forholdsvis lige så

mange folk på disse områder som andre steder.

Ja, jeg kan måske herefter, idet jeg selvfølgelig i udvalget er klar til at gå ind på de problemer, som jeg ikke har nået at omtale her, koncentrere mig lidt om det, som jeg forstod at socialdemokratiets ordfører, det ærede medlem hr. Poul Nilsson, ønskede at høre noget om, og som også andre ærede ordførere har ønsket at høre noget om, nemlig spørgsmålet om takstforhøjelsens fordeling og i denne forbindelse særlig spørgsmålet om nærtrafikkens belastning med de takstforhøjelser, der er tale om her

Jeg vil gerne sige det på den måde, at de takstforhøjelser, der er tale om nu, kommer vi ikke fra statsbanernes side med, fordi vi har lyst til det; vi kommer, fordi nøden tvinger os. Både jeg personligt i min egenskab af minister for statsbanerne og statsbanernes øverste ledelse har jo gang på gang hørt, at nu blev man nødt til at foretage sig noget for at bringe underskuddet ned. Det har vi hørt fra enkelte partiers side, men vi har også hørt det i finansudvalget gang på gang, og vi har ment, at den prisudvikling, der har været siden 1954, berettigede til, at man om ikke forhøjede taksterne, så førte dem à jour. Efter statistisk departements udregninger er der sket en prisforhøjelse her i landet på 17 pct. siden 1954, og vi foreslår her en forhøjelse på gennemgående 10 pct. Det vil jo sige, at vi ikke engang forlanger taksterne ført à jour, men at vi kun forlanger, at der i nogen grad sker en tillem্পning til den prisudvikling, der har fundet sted. Dertil kommer jo, at når man skal gennemføre en sådan takstforhøjelse, gælder det om — det er meget afgørende for statsbanerne — at man prøver at lægge den på en sådan måde, at den ikke giver bagslag, at man ikke, når næste driftsår er gået, oplager, at man, selv om man har forhøjet taksterne, ikke har fået højere indtægter, og det var jo det, der var meningen med det.

Man må altså prøve at fordele denne takstforhøjelse på en fornuftig måde. Det er det, vi har prøvet på ved at lægge 20 pct. på enkeltbilletterne. Enkeltbilletter er jo ikke noget, der bruges ret meget undtagen af bestemte kategorier af rejsende; i det store og hele er det jo sådan, at når folk

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rejser ud med statsbanerne, tager de også hjem med statsbanerne. Derfor forhøjes dobbeltbilletterne praktisk taget ikke. Der er ganske vist foreslået en forhøjelse på 8 pct. på dobbeltbilletterne, men når vi samtidig afskaffer hurtigtogstillægget, som jo i høj grad spiller ind, når der er tale om dobbeltbilletter, i hvert fald for de allerfleste rejser, bliver der praktisk taget ingen forhøjelse på dobbeltbilletter, der bliver oven i købet i visse tilfælde tale om en mindre nedsættelse for disses vedkommende. Det store kontingent rejser som sagt på dobbeltbilletter, og det er dem, vi ikke skal ramme for stærkt. Der er nemlig en alvorlig fare for, hvis vi rammer dem for hårdt, at de går over til at køre i bil; det er der mange der gør i forvejen, men i så fald forstærkes trangen til at slå sig sammen om at leje en bil — der er jo mange, der kan køre — og så går vore indtægter ned. Derfor må vi skåne de rejsende, kan man sige, på dette område ud fra et rent forretningsmæssigt synspunkt.

Når vi så kommer til abonnementskortene, forstår jeg udmærket de betragtninger, der er gjort gældende her i dag og også i pressen, at de, der har abonnementskort til statsbanerne, er de faste og de gode kunder. Det er jo klart, at faste og gode kunder skal man gøre noget for. Jeg har nu aldrig opdaget, at man, selv om man er aldrig så fast en kunde i en forretning, så havde den fordel, som faste kunder ved statsbanerne har. Sådant en forretning kunne jeg godt lide at få anvist, en forretning, som både skal handle med det ene og med det andet. For hvad er tilfældet med disse abonnementskort?

Jeg kan for det første nævne de forhøjelser, der er sket siden 1939 for de forskellige kategorier af billetter, så kan man se, hvor rimeligt det er, at vi nu foreslår priserne på abonnementskort forhøjet. Enkeltbilletter er siden 1939 steget med 96 pct., dobbeltbilletter er steget med 122 pct., bybanebilletter er steget med 175 pct., abon-

mentskort på strækninger er steget med 80 pct., og abonnementskort på samtlige stationer er steget med 60 pct. Altså har den kampagne, som først og fremmest det ærede medlem hr. Carsten Raft har været eksponent for her i det høje ting, hver gang der har været takstforhøjelser til diskussion, ført til, at priserne på abonnementskort ikke er fulgt med i den almindelige udvikling for billetpriserne inden for statsbanerne, og der har også denne gang været visse tendenser til at prøve på at slå det i stykker. Jeg havde oprindeligt tænkt mig at skulle have 20 pct., men har reduceret det til 15 pct. Men jeg kan ikke se nogen rimelighed i, at abonnementskort hele tiden skal gå fri af forhøjelser, medens samtlige andre grupper af billetter bliver dyrere, for til sidst bliver det sådan, at de, der har abonnementskort, skal køre gratis, og det kan der dog ikke være nogen rimelighed i.

Nu siger man — det har også været nævnt af ærede ordførere her i dag — ja men pas nu på. Hvis en mand skal betale 10 øre mere om dagen for at køre på kort på S-banen, går han hen og køber sig en bil. Jeg kender godt det med dråben, der får bægeret til at flyde over, men her er tale om meget små dråber. Jeg tror ikke, at nogen vil finde på at købe bil, fordi de skal ofre 25-30 kr. mere om året på et abonnementskort. At der er mange, der køber bil alligevel, er en kendsgerning, det ses af statistikken. Ganske uanset om vi forhøjer taksterne eller ej, stiger antallet af bilister for hver eneste dag, der går. Men at det skulle have nogen relation til en forhøjelse på en halv snes øre om dagen, tror jeg ikke der er megen ræson i.

Så har man været inde på, at det er urimeligt, at der findes et område, hvor man kan køre for 55 øre, hele området inden for Københavns bybane, men at taksterne, så snart man kommer udenfor, er højere. Ja men er det ikke urimeligt, at den mand, der med sporgvogn kører fra Nørrebros Runddel til Blågårdsgade hver

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dag, skal betale 55 øre, når man kan køre fra Husum og langt ud på Amager for den samme pris? Det er lige så urimeligt som det andet, man fremfører; men det er det system, der arbejdes med, at uanset hvor langt eller hvor kort man kører, betaler man samme takst. Vi arbejder med et andet system inden for statsbanerne, det må man have os undskyldt. Så kan man selvfølgelig spørge som den borgmester, der var hos mig i går, gjorde: kan man ikke lave byområde helt ud til Lyngby, for så kan vi komme med? Så sagde jeg: hvad så med dem i Holte? Ja, det er klart, sagde borgmesteren, men man kunne tage dem med. Hvad så med dem i Birkerød? Ja, det er rigtigt, men de kunne måske også komme med. Hvad så med dem i Hillerød? Jeg mener, at sådan kunne man blive ved.

Jeg har her i det høje ting fremsat et lovforslag om et trafikråd for Storkøbenhavn, et forslag, som netop bl. a. tog sigte på dette spørgsmål, takstpolitikken i Storkøbenhavn, og hvis man ville have arbejdet noget mere energisk med det forslag, end tilfældet har været, ville man have kunnet nå frem til at få et forum, der havde med al trafik i Storkøbenhavn at gøre, og hvor man også kunne diskutere, hvorvidt man nu skulle bruge det system, som Københavns sporveje har, eller man skulle bruge statsbanernes system; eller om man skulle prøve at finde en fælles ordning. Jeg synes, det var rimeligt, at man prøvede at diskutere et sådant system; men det er der ikke særlig megen udsigt til at man når frem til, og når man ikke kan nå frem til en ensartet ordning, må man finde sig i, at der arbejdes med disse forskellige systemer.

Men det er ikke noget nyt. Forholdene var meget mere grelle i 1946, fordi dengang havde man en meget lavere takst, også forholdsvis på bybaneområdet, end man har i dag. Man kunne køre for 20 øre, det er dog steget efterhånden, mere end fordoblet, næsten tredoblet, sådan at den skævhed, der dengang var, i nogen grad er udlignet. Der er jo også inden for Københavns område folk, der må køre meget langt. Jeg kender personlig nogen, der bor i Husum og arbejder i lufthavnen i Kastrup. De bor i Københavns kommune, de bor dyrt ligesom dem i Lyngby, og de må betale meget store

omkostninger for at komme fra Husum til Kastrup, meget større end det, man i Lyngby eller Gentofte må betale for at komme ind til Københavns centrum. Der er altså lige så store uretfærdigheder inden for dette område som udenfor.

Man har efterlyst tal om S-banen, og jeg vil gerne give nogle oplysninger om S-banens økonomi. Statsbanerne har til brug for lovforslaget om Storkøbenhavns trafikråd for 1957-58 skønsmæssigt regnet ud, hvordan det forholder sig med indtægter og udgifter på S-banen. For S-banens hele område var der en indtægt på 37,5 mill. kr. og en udgift på 31,4 mill. kr., altså et overskud på 6,1 mill. kr., men disse tal er eksklusive forrentning og afskrivning. Tager vi forrentning og afskrivning med, bliver der et reelt underskud på S-banen. Det har kostet 155,3 mill. kr. at bygge S-banen; heri er ikke medregnet Boulevardbanen fra Østerbro ind til Hovedbanegården, idet den er bygget før. Enhver vil altså kunne se, at der ikke er tale om nogen særlig lukrativ forretning. Så kan man måske sige: ja men det er, fordi det er for billigt at køre med bybanen; det kan man altid fremføre. Men jeg har gerne villet nævne disse tal, for at man kan se, at det med, at S-banen er den store forretning, ikke holder stik. Det kunne måske være en større forretning på S-banen, hvis vi havde en jævn trafik, men det har vi ikke, fordi forholdene er, som de er; vi har spidsbelastning i myldretiden om morgenen og spidsbelastning om eftermiddagen, hvor det er nødvendigt at indsætte ekstra mange vogne og ekstra meget mandskab, som koster forholdsvis mange flere penge, end det giver, fordi resten af dagen ikke har brug for denne kapacitet — på lignende måde som det er på Store-Bælt's overfarten.

Man må forstå, at disse problemer ikke er så ligetil, som man tror. Det er ikke, fordi jeg har noget som helst ønske om at lægge en særlig skat på omegnskommunerne, der benytter S-banen, men jeg synes, der må være et rimeligt forhold i takstforhøjelserne; når man bliver ved at forhøje de øvrige billetpriser, må der en gang imellem også følge lidt med til abonnementskortene, og det er det, vi har foreslået i dette lovforslag.

Jeg skal til slut udtale håbet om, at man i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vil kunne arbejde så hurtigt, at vi kan få disse takstforhøjelser gennemført fra 1. juni; det er os meget om at gøre i statsbanerne. Kan vi ikke nå det til 1. juni, bliver det ikke før til efteråret, og det vil betyde alvorlige økonomiske tab for statsbanerne.

Holmberg: Jeg har kun en enkelt bemærkning at gøre nu til sidst. Den højtærede ministers sidste udredninger angående udviklingen de forskellige steder og takstpolitikken vil det være naturligt at drøfte nærmere i udvalget.

Når man hørte, hvad den højtærede minister sagde i det første par minutter, han talte, måtte man nærmest få det indtryk, at det egentlig gik ganske godt for statsbanerne, at statsbanerne ikke var en forretning i særlig tilbagegang, der var flere, der rejste med statsbanerne, end før. Den højtærede minister ved imidlertid godt, at der er helt andre rejsevaner nu end før, og selvfølgelig får også statsbanerne deres del af de flere rejsende.

Jeg takker den højtærede minister, fordi han ville nedsætte en kommission til at se på trafikken; men når han ville tage al trafik med i en sådan kommissionsbehandling, vil jeg spørge: hvorfor skal vi have den øvrige trafik med? Den klarer sig egentlig ganske godt, den forlanger aldrig statstilskud. Men vi kender jo socialdemokraternes indstilling fra flere andre områder, f. eks. med hensyn til antalsbegrænsning, jeg tænker på hyrevognene i byerne, o. s. v. Det princip skulle måske føres videre, så vi også skulle have antalsbegrænsning med hensyn til lastvogne o. s. v. Hvis det er meningen, vil vi i alt fald ikke være med. Men også det kan vi drøfte nærmere. De trafikformer, der klarer sig selv, behøver vi ikke at tage os af; det afgørende er, at vi prøver at undersøge, hvor det er galt.

Den højtærede minister nævnte taksterne for Store-Bælt, Dover-Calais, Grenå-Hundested, og hvad det nu ellers var. Jeg er ganske sikker på, at taksterne på Grenå-Hundested ruten er betydelig billigere end taksterne på Store-Bælt, når vi tager sejltiden og sejlængden i betragtning. Jeg har taget begge ture med min bil, og regner man det hele med, mener jeg stadig, at Grenå-

Hundested overfarten er betydelig billigere end Store-Bæltsoverfarten.

Men tilbage bliver alligevel — det er vi alle enige om — at statsbanerne har et stort underskud. Vi er sikkert også alle enige om, at motorfolkene klarer sig betydeligt bedre end den øvrige trafik. Men lad os nu tage fat på at få undersøgt, hvor det virkelig er galt. Jeg vil endnu en gang på mit partis vegne sige, at vi er villige til at drøfte en takstforhøjelse; vi har jo nu engang statsbanerne, og som det hele ligger, er vi villige til at gå med til en takstforhøjelse.

Jeg har en enkelt bemærkning til det ærede medlem hr. Aksel Larsen, der sagde, at statsbanerne har pligt til at køre og befordre folk, og at det var der ingen andre der havde på samme måde. Jo, det er der i høj grad, det har også de private rutebiler og lastbiler med koncession.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg er egentlig ked af, at den højtærede minister ikke opfattede det venneråd, jeg gav ham, ud fra den forudsætning, hvormed det var givet. Den højtærede minister vil nedsætte en kommission, eller hvad man skal kalde det, der skal omfatte hele trafikken; men så kan man lige så godt give op. Her drejer det sig om statsbanerne, og når man nu ved, at folk ude i landet og også folk her i salen nøjagtigt ved, hvordan det skal gøres, er det da ikke rimeligt, at man nedsætter et teknisk og erhvervsbetonet udvalg til at undersøge, om der ikke er en anden løsning med hensyn til distributionen af de varer, som kommer med statsbanernes rutebiler, og som derfra går ud til de jernbanemæssigt set mere døde egne? Det kan ikke nytte, at man venter, indtil kunderne af sig selv har forladt forretningen statsbanerne, og det sker i stedse større udstrækning; de forskellige private firmaer og mange andre indstiller sig på at klare tingene selv. Det, jeg sagde, var, at hvis man ville beholde forretningen i disse egne, var det på tide, man drøftede, om det ikke var klogere at likvidere en lang række af disse halvdøde strækninger for så at få ordnet problemerne med hensyn til udkørsel af gods og passagerer fra statsbanernes hovedstationer, for hvis først forretningen

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

er væk, er der ingen mulighed for at bygge den op igen. Jeg har altså stadig den opfattelse, at det må være på hovedruterne, trafikken skal føres igennem, både med gods og personer, og at det øvrige, enten man vil det eller ej, vil gå over til vejene, og min henstilling var givet ud fra en virkelig interesse for, at forretningen statsbanerne kunne komme til at magte opgaverne i fremtiden, hvor den trafikmæssige udvikling jo vil gå meget, meget hurtigt.

Må jeg blot sige med hensyn til privatbanerne, at de er jo efterhånden blevet et kommunalt problem; kommunerne bestemmer selv, hvor længe de vil have privatbanerne til at køre, eller hvornår de vil have det ærede medlem hr. Horn til at likvidere dem.

Sønderup: Jeg vil gerne benytte den lejlighed, som behandlingen af det foreliggende lovforslag giver, til at spørge den højtærede minister, hvorfor Jylland så ofte skal behandles stedmoderligt, hvad jernbanemateriellet angår. Vi havde i sin tid et gammelt mundheld, der gik ud på, at i Fredericia mødtes de ældre præster og de ældre jernbanevogne, men i modsat retning, altså de ældre præster er på vej til et lidt bedre embede, og de ældre jernbanevogne var på vej over til os stakkels jyder.

Hvis vi tager et par banestrækninger i Jylland, som jeg har en del kendskab til, f. eks. Vejle-Struer og Århus-Skanderborg-Skjern, så har de to banestrækninger mange passagerer at befordre, men det materiel, man stiller til rådighed for denne personbefordring, er mange gange under al kritik, og ligeledes den behandling, banelegemet er genstand for, i sammenligning med, hvad tilfældet er andre steder. Jeg finder, at vi, hvad disse forhold angår, får en dårligere behandling i Jylland, end tilfældet er for øernes vedkommende. Det synes jeg ingen rimelighed eller mening der er i, og derfor benytter jeg som sagt lejligheden til at bede den højtærede minister om at tage dette forhold op til undersøgelse og også gøre en indsats for at råde bod på det, så vi kan få rimeligere trafikforhold også i Jylland.

Carsten Raft: Den højtærede minister kom med et hjertesuk i forbindelse med

lovforslaget om Københavns trafikråd. Jeg havde nu på fornemmelsen, at det var regeringen selv, der tog det tilbage. Vi sad og arbejdede så hyggeligt med lovforslaget i udvalget, men pludselig var det altså væk. Man havde åbenbart lært det så godt at kende, at man havde forstået, at det skulle man ikke køre videre med. Princippet var, at vi i omegnskommunerne skulle tage Københavns sporvejes underskud og NESAs underskud. Hvorfor skal vi ude i omegnskommunerne altid betale underskud? Jeg har ikke bedt om de tal, jeg kender dem særdeles godt, har fået opgivet det pågældende arbejde, som det drejer sig om. Jeg har i den henseende ganske holdt mig til den højtærede ministers egen udtalelse til kommunalfolk; den er så god og så klar og så ægte. Jeg efterlyste bare, hvorfor det, når der skal betales underskud, altid skal være efter et helt andet forhold end efter den nytte, vi har af de pågældende trafikmidler. Det er en meget lille del af underskuddet, vi er årsag til, og en meget stor del af det, vi skal betale. Det er det misforhold, jeg påtaler.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg beklager, at det ærede medlem hr. Holmberg ikke var tilfreds med, at jeg ville udvide undersøgelserne. Jeg forstod, det ærede medlem havde den opfattelse, at den øvrige trafik her i landet klarer sig udmærket. Jeg vil henstille til det ærede medlem at tale lidt med vognmandsforeningerne her i Danmark om det problem, så tror jeg, han vil få en anden opfattelse, end at man klarer sig godt. Så vidt jeg ved, er det langt fra tilfældet. Og hvis det ærede medlem også undersøgte andre former for trafik herhjemme på privat hånd, kunne det være, at han fik samme oplysninger, som jeg har fået, nemlig at det er mindre godt, at der kører mange vognmænd, som der faktisk ikke er brug for her i landet. Sagen er den, at enhver kan etablere sig i dette land; man kan få en vogn på meget lempelige vilkår, men når man skal svare sine afdrag, så kniber det snart med at skaffe pengene, og så ved man godt, hvordan det går med at køre.

Det ærede medlem sagde, at taksterne på Grenå-Hundested, når man tog sejltiden i betragtning, er forholdsvis billigere. Ja, det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kommer altid an på, ud fra hvilken synsvinkel man betragter begrebet sejltid. Man kan ikke nøjes med alene at se på distancen, man må også se på hastigheden, om et skib tager 1 eller 4 timer om at tilbagelægge samme distance. Jeg mener, man må tage noget hensyn til selve den afstand i kilometer, man sejler, og i så henseende tror jeg ikke statsbanernes overfarter har noget at skamme sig over, når man sammenligner deres og andres takster.

Det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) var også ked af, at jeg ville udvide arbejdet. Jeg forstod, at det ærede medlem havde den opfattelse, at så blev der ikke noget ud af det, hvis man skulle undersøge samtlige trafikforhold i landet. Jeg synes nu, at det er virkelig sundt og rigtigt, hvis man skal undersøge tingene, ikke bare at koncentrere sig om en enkelt trafikgren, men virkelig søge at få et objektivt skøn over den samlede helhed. Jeg sagde før, og det vil jeg stadig stå ved, at ved den politiske mulighed for at gennemføre de ændringer, som jeg mener skal til, må der sættes et stort spørgsmålstejn, så længe den politiske sammensætning i dette ting er, som den er, men det var meget rart at have arbejdet fra hånden. Jeg kan ikke lade være at minde om, at det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) jo selv har været minister for statsbanerne engang; der kunne dengang være nedsat et udvalg, så havde det måske været færdigt i dag.

Jeg var meget glad for, at det ærede medlem hr. Sønderup viste sig på dette tings talerstol. Det gav ligesom lidt balance imellem de særlige interesser i København og demovre i Jylland. Det er sådan, at når man kommer til Jylland, siger de, at i København får man det hele, og i København er man tilbøjelig til at sige omvendt. Men jeg beklager, at det ærede medlem skulle vente til denne lejlighed med at fortælle mig, hvor dårligt det er med vognmateriellet derovre, det kunne han godt have fortalt noget før, men det er måske en ny opdagelse. Jeg er ikke bekendt med, at statsbanerne favoriserer øerne på Jyllands bekostning, men det er nok rimeligt, at der på de store langruter kræves bedre materiel end på sideruterne. På den givne

foranledning skal jeg imidlertid tage spørgsmålet op til undersøgelse.

Til det ærede medlem hr. Carsten Raft vil jeg sige, at han gør sig skyldig i en stor misforståelse, når han siger, at lovforslaget om Storkøbenhavns trafikråd er trukket tilbage. Jeg er mig ikke bevidst, at jeg har meddelt, at jeg har taget noget forslag tilbage. Jeg har stillet et forslag, der ligger i folketingsudvalget. Om dette udvalg gør meget eller lidt ved arbejdet, er jeg ikke i stand til at bedømme, og det kan jeg heller ikke gøre noget ved, men jeg må dog alvorligt protestere, når det siges, at forslaget er taget tilbage, det kender jeg ikke noget til. Det ærede medlem sagde, at jeg havde sagt ved en given lejlighed, at der var et mindre underskud i Københavns omegn. Ja, det er også kun en ganske lille del af takstforhøjelsen, vi vil have skal ligge herovre; det er ikke 44 mill. kr., det drejer sig om i Københavns omegn, det er højst 1 mill. kr.

Carsten Raft: Det er en skrækkelig støj med sådan et lovforslag, der er blevet væk, det må vi se at få opklaret. Vi, der har deltaget i udvalgsarbejdet, har fået at vide, at der ikke var grund til at arbejde videre med det. Måske kan formanden for udvalget meddele os, hvordan det går. Det er skam ikke os, der har standset arbejdet; det var såmænd gået i stå af sig selv.

Horn: For at der ikke skal danne sig en myte om lovforslaget om det storkøbenhavnske trafikråd, vil jeg sige, at når udvalget indtil videre har stillet arbejdet i bero, skyldes det, at man i udvalget fra flere partiers side mente ikke at kunne acceptere lovforslaget, og dernæst, at man gennem ministeren har fået at vide, at kommunernes repræsentanter heller ikke syntes at være særlig interesserede på daværende tidspunkt. Om interessen er kommet senere, ved jeg ikke, men vi kan begynde arbejdet i morgen, hvis det ærede medlem hr. Carsten Raft og andre har lyst til det. I udvalget havde man den opfattelse, at det var et lovforslag, som måtte samle politisk enighed, det var ikke noget, der kunne bæres af enkelte partier.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det glædede mig, at det ærede medlem hr. Carsten Raft gav udtryk for positiv forståelse for det omtalte lovforslag; jeg opfattede ærlig talt ikke det ærede medlems stilling til lovforslaget ved første behandling her i salen på den måde. Når lovforslaget ikke har været behandlet i udvalgs møde i den senere tid, skyldes det, som det ærede medlem hr. Horn oplyste, at jeg har haft nogle samtaler med repræsentanter for Storkøbenhavns kommuner og sagt, at jeg syntes, det måtte være deres opgave at hjælpe til over for det folketingsudvalg, der sad, og jeg gjorde opmærksom på, at det var et problem, som var vigtigt at få løst. Så vidt jeg ved, behandles det spørgsmål i dag i et samråd inden for Storkøbenhavns kommuner. Det, jeg gør opmærksom på, er, at lovforslaget ikke er trukket tilbage, og det sagde det ærede medlem at det var. Jeg synes, det var rimeligt for historiens skyld, at jeg gav denne oplysning, og at man får det med i referatet her.

(Kort bemærkning).

Carsten Raft: Jeg skal såmænd ikke nøjere diskutere, hvad der er foregået i udvalget, men sandheden er, at midt i arbejdet blev dette standset. Jeg har aldrig ment, det var noget godt forslag, og jeg har aldrig givet særlig tilslutning til det. Vi sad for at gøre forslaget bedre, men pludselig var det væk. Om det var ministeren eller udvalgets formand, der trak det tilbage, eller om det måske skulle være nogle af regeringens partier, der nødigt fortsat ville gå med til det, ved jeg ikke. Tilslutningen fra enkelte regeringspartier var heller ikke særlig varm. Men lad nu den døde hvile foreløbig.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Nej, det kan ikke nytte, at det ærede medlem bliver ved med at påstå, at dette forslag skulle være trukket tilbage. Det er det ikke, det befinder sig i folketingsudvalget. At der holdes møder, er det ikke min opgave at sørge for. Hvad angår bemærkningen om, at der kunne være nogle af regeringspartierne, der ikke var så begejstret for forslaget, vil jeg bemærke,

at jeg sagde tydeligt, dengang forslaget blev fremsat, at det havde tilslutning fra det radikale venstre og socialdemokratiet, men at retsforbundet ville stå frit over for det. Det er ikke nogen hemmelighed, og det er ikke noget, der kom frem under udvalgsarbejdet. Jeg vil gerne pointere meget stærkt, at lovforslaget stadig ligger i det nedsatte folketingsudvalg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Poul Nilsson: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Udvalget angående forslag til lov om forsorgen for åndssvage og forslag til lov om ændringer i lov om offentlig forsorg (om forsorgsforlængelse for åndssvage under børneforsorg) har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget Viola Nørlov har meddelt mig, at hun ønsker til landbrugsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvornår kan forbrugerne forvente at bekendtgørelsen om dybfrosne middagsretter udsendes?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 23. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til statsbanelov.

2) Tredje behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om husholdningsskoler og husholdningsseminarier m. m.

[Formanden.]

3) Første behandling af:

Indstilling fra udvalget for forretningsordenen om ændringer i forretningsordenen for folketinget.

Mødet hævet kl. 16⁴⁵.

89. møde.

Torsdag den 23. april kl. 13.

Første næstformand (*Marius Buhl*): Finansudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet. Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at *A. C. Normann* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændring i færdselsloven og udvalget angående forslag til lov om statsgaranti for lån optaget af det færøske hjemmestyre m. v. Til at indtræde i de nævnte udvalg i stedet for *A. C. Normann* har vedkommende gruppe udpeget henholdsvis *Kirkegaard* og *Aage Fogh*.

Disse medlemmer er herefter valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til statsbanelov.

Valgt blev: *Poul Nilsson, Victor Gram, Francke, Ove Hansen, Hjortnæs, Horn, Lars M. Olsen, Kirkegaard, J. M. Pedersen, Holmberg, Henry Christensen, Jens Chr. Christensen, Henry L. W. Jensen, Kr. Juul, Jørgen Jørgensen* (Ullerup), *Fanger* og *Carsten Raft*.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om husholdningsskoler og husholdningsseminarier m. m.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4276).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Udvalgets ordfører (*Poul Hansen* [Grenå]): Jeg skal på hele udvalgets vegne foreslå lovforslaget vedtaget i den form, det fik ved anden behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 112 stemmer.

Første næstformand (*Marius Buhl*): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af indstilling fra udvalget for forretningsordenen om ændringer i forretningsordenen for folketinget.

(Betænkning og indstilling fra udvalget for forretningsordenen findes i tillæg B. sp. 897).

Forslaget om ændringer i forretningsordenen sattes til forhandling.

Udvalgets ordfører (*Gustav Pedersen*): Jeg henviser til den betænkning og indstilling, der er afgivet af udvalget for forretningsordenen, hvoraf fremgår, at der er enighed om en række ændringer af rent praktisk karakter i folketingets forretningsorden.

Der er ikke for mig nogen grund til at gøre bemærkninger om de rent redaktionelle ændringer eller de forslag, der er formelle konsekvenser af de reelle ændringer. Det drejer sig om ændringsforslagene nr. 1 og 2 til § 1, ændringsforslag nr. 5 til § 8, ændringsforslag nr. 9 til § 15, ændringsforslag nr. 10 til § 17, ændringsforslag nr. 12 til § 18, ændringsforslag nr. 14 til § 20, ændringsforslag nr. 16 til § 43 samt ændringsforslagene nr. 17, 18 og 19 til bilaget.

Ændringsforslag nr. 3 til § 7 er for så vidt også af mere formel karakter. Det er forudsætningen for, at der kan gives tinget mulighed for at behandle beretninger fra Nordisk Råd og Europarådet. Da der næppe