

[Aksel Larsen.]

det nedslag, man kunne forskaffe sig, blive langt, langt større end det omkostningstillæg, der er fastsat. Jeg vil nødig være for ond, men jeg vil dog sige, at ligervis som det visse steder i byggeindustrien hævdes at være sådan, at de penge, man tjener lettest, når man skal bygge huse, er dem, man tjener ved hjælp af blyanten, ville det vel også være sådan, at de, som er dygtigst og mest sagkyndige til at regne fradrag ud, ville få de største fradrag. Endvidere ville noget sådant medføre, at disse fradrag, som ville blive langt større end det omkostningsfradrag, der er fastsat i valgloven, i særlig grad ville komme dem til gode, der har ret store indtægter ved siden af deres vederlag som medlemmer af folketinget. Det ville altså være en ekstra begunstiggelse af de velstillede, og det må jeg vende mig imod.

Jeg har ikke noget imod, at man spørger skattemyndighederne — jeg kunne endda animere til at gøre det — hvad de ville anse for rimeligt enten som tilladeligt fradrag eller som skattefrit omkostningstillæg. Jeg anbefaler, at man får et responsum fra de skattemyndigheder, der måtte være egnet til at give et sådant. Personlig er jeg aldeles overbevist om, at man vil tilråde et langt større omkostningstillæg end det, der er fastsat, og som reelt er på godt 4 000 kr. Men for at få stoppet den snak, der i særlig grad animeres af visse konservative blade, anbefaler jeg altså, at man under de undersøgelser, man vil foretage fremover, også indhenter skattevæsenets mening om dette.

Jeg tror, at det må være tilstrækkeligt. Jeg kan jo ikke vide, hvad man i øvrigt har til hensigt at gøre under de undersøgelser, der skal foretages, men det væsentlige i de ændringsforslag, der foreligger nu, og som der skal tages stilling til, er spørgsmålet om en forhøjelse af vederlaget med ca. 15 pct.; og det finder jeg naturligt og rimeligt, og det vil jeg stemme for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændringer i lov om valg til folketinget [af Gustav Pedersen].

Ændringsforslag nr. 1

vedtoges med 116 stemmer mod 4.

Ændringsforslagene nr. 2, 3, 4, 5, 6 og 7 og § 1, således ændret, vedtoges uden afstemning.

§ 2

vedtoges med 121 stemmer mod 4.

§ 3

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Derpå foretoges afstemning vedrørende forslag til folketingsbeslutning om ændringer i rigsdagsbeslutning om valget af statsrevisorer og disses virksomhed [af Einer-Jensen m. fl.].

Sagens overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Forslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til statsbanelov.

(Første behandling findes i tidenden sp. 4451, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1129).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Poul Nilsson: Efter første behandling af forslag til lov om en ny statsbanelov har udvalget afholdt 7 møder. Udvalget har

[Poul Nilsson.]

haft mange samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder, som herunder mundtligt har besvaret en række af de til ministeren stillede spørgsmål. Herved er mange af de i udvalget drøftede problemer blevet belyst, og jeg vil gerne nævne nogle af disse: de tabgivende sidelinjer, takster og regnskaber m. m. for Københavns nærtrafik, for Store-Bæltsoverfarten og for andre områder samt reglerne om forrentning og afskrivning af statsbanernes aktiver.

Udvalget har modtaget skriftlige henvendelser fra Forenede Danske Motorejere og Landsforeningen Danske Vognmænd, Arbejdernes Fællesorganisation i Glostrup, Hovedstadkommunernes Samråd og Landbrugets Transportudvalg. Frå såvel Forenede Danske Motorejere og Landsforeningen Danske Vognmænd som Landbrugets Transportudvalg har repræsentanter haft foretræde for udvalget for mundtligt at præcisere deres synspunkter.

Ved første behandling af nærværende lovforslag gav jeg udtryk for, at det var ønskeligt, ikke mindst på baggrund af københavnske dagblades megen omtale af taksterne i nærtrafikken, om man kunne få oplysning om driftsformen i nærtrafikken. Jeg fik ved den lejlighed en del oplysninger af den højtærede minister om dette specielle, meget vigtige problem, og jeg siger næppe for meget, når jeg fremhæver, at vi i udvalget har fået meget værdifuldt materiale frem. Man har vist lov til at fastslå, at den megen tale om nærtrafikkens store indtægter ikke vil kunne holde ved nærmere analyse.

I udvalget blev der rejst et problem vedrørende undtagelsesbestemmelserne i taksterne for nærtrafikken og omegnskommunerne, og der blev gjort opmærksom på, at undtagelsesbestemmelserne ikke havde virkning for alle omegnskommuner, idet et par af disse ikke var med. I udvalget var det ikke muligt at opnå nogen ændring af lovforslaget på det område. Dels var man bange for, at det ville få til følge, at andre kommuner ville melde sig med krav om samme undtagelsesstilling, dels er det blevet stærkt frarådet af statsbanernes ledelse, ligesom den højtærede minister ikke mener at kunne ændre det fremsatte lovforslag.

Jeg erkender meget gerne, at dette sammen med de andre oplysninger, jeg har kunnet tilegne mig under udvalgsbehandlingen om såvel nærtrafikkens rentabilitet som den pris, man betaler i nærtrafikken i dag, har gjort indtryk på mig, og som følge deraf har jeg ikke kunnet give tilslutning til at ændre lovforslaget på de nævnte områder, men da et medlem af udvalget, min partifælle det ærede medlem hr. Francke, har ønsket, ja, kæmpet for at få en sådan ændring, nu selv vil redegøre for sine synspunkter her i tinget, skal jeg ikke fordybe mig i dette problem.

I henvendelsen fra Arbejdernes Fællesorganisation i Glostrup af 1. maj 1959 protesteres der mod den påtænkte forhøjelse af billetpriserne i den københavnske nærtrafik. Den rammer særlig hårdt de arbejdere, der på grund af boligforholdene har lejet bolig i omegnen af København og er tvunget til at benytte S-tog for at blive befordret til deres arbejdspladser. Den højtærede minister har indrømmet, at dette spørgsmål bør overvejes, og har som sin opfattelse udtalt, at det ikke bør løses ved en nedsættelse af taksterne, men ved, at der gives skattefradrag for særlige befordringsudgifter til arbejdspladsen. Jeg er helt enig med den højtærede minister i dette synspunkt og beder den højtærede minister gøre sin indfyldelse gældende på højeste sted. De mange mennesker, som har arbejdsplads uden for deres hjemsted og som følge deraf har befordringsudgifter, bør kunne få sådanne udgifter tilgodeset ved skattefradrag. Hvis en sådan reform kan gennemføres, vil ordningen komme til at gælde alle, der arbejder under de nævnte forhold.

I Landbrugets Transportudvalgs henvendelse af 26. maj 1959 oplyses, at transporten af en række let fordærvelige landbrugsprodukter i stigende grad afvikles ved køleautomobiler, og at taksterne for overførsel over Store-Bælt af automobiler af denne art er væsentlig større end taksterne for overførsel af jernbanevogne, hvorfor disse takster for køleautomobiler bør nedsættes. Transportudvalget ønsker foretaget et bredt anlagt undersøgelsesarbejde af erhvervslivets trafikproblemer, for så vidt angår veje og baner, og endelig ønsker Transportudvalget foretaget en undersøgelse af behovet for anskaffelse af flere kølevogne

[Poul Nilsson.]

til statsbanerne, idet det periodisk ikke er muligt for statsbanerne at stille et tilstrækkeligt antal kølevogne til rådighed. Den højtærede minister har i udvalget givet tilsagn om at ville lade foretage en undersøgelse af disse problemer.

Det har vist sig, at såvel vognmandsorganisationerne som nu også Landbrugets Transportudvalg er enige om, at man må se på hele Danmarks trafikproblem. Jeg er helt enig i dette synspunkt; jeg gjorde også nogle bemærkninger derom ved sagens første behandling. Det samme synspunkt gjorde den højtærede minister gældende, og ministeren har over for udvalget gentaget sit da givne tilsagn om at ville nedsætte en kommission til behandling af Danmarks trafikspørgsmål.

Dette synspunkt har imidlertid ikke kunnet vinde enstemmighed i udvalget, idet et mindretal, venstre og det konservative folkeparti, i betænkningen har udtalt ønske om, at man samtidig med gennemførelsen af takstforhøjelserne nedsatte et udvalg med repræsentanter for statsbanernes administrative og tekniske ledelse og for erhvervslivet med det formål at undersøge mulighederne for yderligere rationalisering, herunder nedlæggelse af stærkt underskudgivende strækninger. Mindretallet vil altså godt se på statsbanernes forhold i udgiftsmæssig henseende som et isoleret trafikproblem.

Men dette løser efter mit partis og min egen opfattelse ikke problemet. Skal vi, og det tror jeg vi skal, se på Danmarks trafikproblem, må vi tage det op som en helhed; det gælder de danske statsbaner, og det gælder landevejstrafikken, ligesom det bør gælde den søværts trafik. Transportproblemet er løst på en irrationel måde, og så længe disse forhold består, tror jeg, vi må regne med dårlige driftsresultater for de danske statsbaner. Jeg føler mig overbevist om, at vore tanker og synspunkter i disse spørgsmål vil få flere og flere tilhængere. Det gælder efter min mening her såvel om at bringe de offentlige udgifter ned og dermed lette skatterne som om at ændre forholdene med hensyn til alle vore takster inden for de danske statsbaner. Vil man nå disse mål, må man også bruge de midler, der er for hånden.

Der var ved lovforslagets første behandling enighed i princippet om takstændringer, der havde forhøjelser til følge. Denne enighed er der givet udtryk for i betænkningen, og det vil jeg gerne takke mindretallet for. Trods al uenighed er vi alle i udvalget enige om, at statsbanerne må have dækning for de merudgifter, som forholdene har påført dem.

De af den højtærede minister for offentlige arbejder stillede ændringsforslag under nr. 1-4 er af redaktionel karakter. Ved ændringsforslag nr. 5 foreslås tidspunktet for lovens ikrafttræden udskudt fra 1. juni til 1. juli 1959.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale ændringsforslagene og lovforslaget til vedtagelse i det høje ting.

Holmberg: Det er rigtigt, at vi i udvalget har haft en del møder og ligeledes har haft en del samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder, og naturligvis har vi drøftet de forskellige takstforhøjelser. Men det skal alligevel indrømmes, at der har været meget lidt tid dertil. Vi har drøftet disse takstforhøjelsers fordeling, og længere diskussioner har vi også haft om S-banerne, om de giver overskud eller underskud. Store-Bæltstaksterne har vi naturligvis også diskuteret; her er vi i alle tilfælde nået frem til, at overfarten giver et relativt stort overskud, men som bekendt er der jo alligevel foreslået takstforhøjelser her.

Vi har stillet mange spørgsmål til den højtærede minister, og vi har fået svar, men desværre må jeg sige, at det forekommer os — og lad mig her tilføje: os allesammen i udvalget — at en hel del af svarene er noget søgte, ja, lad det være sagt rent ud: jeg mener ikke, de kan stå for en nærmere prøvelse.

Ved første behandling blev det ligesom draget i tvivl, om der i det hele var noget overskud på Store-Bælt, når alt blev taget med. Men som sagt, det er nu konstateret, at der er et overskud. Det indrømmer statsbanerne, men, følger de til, der må jo også regnes med udgifter, der opstår som følge af godsvognsophobninger, og endvidere med biloverfartens udgifter i andele til isbryderen „Holger Danske“. Her er vi bl. a. ved et svar, som i høj grad kan diskuteres. Ville det ikke være rimeligt, om statsbanerne, når de anfører dette, samtidig gjorde op-

[Holmberg.]

mærksom på, at det kan ikke have nogen større indflydelse på statsbanernes regnskab. Statsbanerne regner nemlig med en udgift på ca. 11 kr. pr. døgn pr. oplagt vogn, og skulle vi så skyde på et antal, der er nogenlunde rigtigt, ca. 100 000 godsvogndøgn, ville det betyde ca. 1 mill. kr. årligt. Det er rigtigt. Udgifterne til isbryderen må være så små, at der næppe er grund til at inddrage dem i beregningerne.

Så anfører statsbanerne, at bilisterne har en fordel ved, at visse færges kan tages ud af jernbaneloverfarten og overføres til biloverfarten på de store rejsedage. Det er en fordel, det skal jeg naturligvis ikke benægte, men når det bliver anført i rentabilitetsberegningen som et minus for statsbanerne, ville det så ikke være rimeligt, om det også blev nævnt, at statsbanerne bestemt også har en fordel af, at de kan anvende de med jernbanespor forsynede bilfærges til godsvognsoverførsler hele året rundt, måske fortrinsvis i nattetimerne?

Statsbanerne har altså her nævnt nogle minusser. Jeg ved ikke, om det er med vilje, man har udeladt plusserne — lad os tro, de har glemt det, men så være de hermed nævnt. Det, der stort set bliver tilbage af de økonomiske beregninger, bliver dette, at statsbanerne de sidste 7 år har haft et overskud på ca. 85 mill. kr. på Store-Bælt. Her er jo rigelige midler til anskaffelse af en del færges, ca. 4 færges. Men naturligvis skal statsbanerne også have penge ind. Jeg ved, at det bliver betvivlet, om S-banerne virkelig giver underskud, men en forhøjelse her mener jeg vi kan tage mere roligt, for er folk utilfredse, kan de trods alt benytte andre færdselsmidler. Men det gælder jo ikke for Store-Bælt.

Lovforslaget om takstforhøjelser er fremsat på et så sent tidspunkt, at det slet ikke vil være muligt at få alt undersøgt, men det er nu en så stor urimelighed, der sker ved Store-Bæltsoverfarten, at det må vi på en eller anden måde før eller senere vende tilbage til. For samfundets skyld er vejtransporten ikke af mindre betydning end skinnetransporten; efter som udviklingen går, må vi konstatere tværtimod. Som statsbanerne administrerer på Store-Bælt, er det vel nok økonomisk klogt for

statsbanerne, men alt taget i betragtning må det være moralsk forkert. Vi må også i det udvalg, som vi har foreslået nedsat, se på, om det i længden kan gå at føre en politik, der fører med sig, at det er dobbelt så dyrt at få gods over Store-Bælt, når det sker i bil, som når det sker på skinner.

I samme forbindelse vil jeg nævne, at vi af Landbrugets Transportudvalg er blevet gjort bekendt med, hvilket også blev berørt af den socialdemokratiske ordfører, at selv om de ønsker at benytte statsbanernes kølevogne, sker det mange gange, at statsbanerne ikke råder over sådanne vogne, og man er så henvist til den langt dyrere transport over Store-Bælt med biler. Ministeren har dog over for udvalget givet tilsagn om at undersøge dette problem.

Jeg skal naturligvis ikke her ved sagens anden behandling gentage argumenterne fra første behandling, men at vi mangler overblik, når vi diskuterer det hele problem, er ganske sikkert. Vi ved, at statsbanernes underskud er stort, men hvor det egentlig er, det er galt, ved vi ikke og har ikke kunnet få at vide. Statsbanerne anfører, at når de bliver klar over, at det er særlig galt med en enkelt banestrækning, tager de fat på særlige undersøgelser dér. Vi har fået nogle oplysninger om andre sidebanestrækninger end netop Viborg-Ålestrup, der jo er nedlagt, og hvorom vi fik en analyse, men det er ikke oplysninger, hvoraf vi kan se, hvor det er galt. Slår vi op i statsbanernes budgetter og i statsbanernes årsberetning, finder vi egentlig meget få oplysninger. Hvordan forholder det sig med rutebildriften? Hvordan er det med godsbefordringen eller personbefordringen? Fra hvilke jernbanelinjer stammer det store underskud? Og hvor stort er underskuddet egentlig? Det burde være en selvfølge og egentlig en forudsætning for, at det kan gå nogenlunde, at der er indgående kendskab til indtægterne og udgifterne på de områder, jeg her har nævnt. Enhver privat større virksomhed ville naturligvis prøve på at opdele det samlede resultat, så der kan blive mulighed for at skille sig af med det, der ikke duer. Her må det også være rigtigt, når det er folketinget, der skal bestemme, at folketinget så får et ordentligt grundlag at dømme ud fra. Det er da ganske naturligt, at folke-

[Holmberg.]

tingets indstilling til de forskellige takster må være afhængig af de forskellige områders driftsresultater.

Med hensyn til enmandsbetjente skinbusser ville det sikkert også være rimeligt, at det blev taget med i overvejelserne i det udvalg, vi forhåbentlig får, hvorfor statsbanerne absolut modsætter sig disse skinbusser, med hvilken begrundelse de gør det. Jeg ville tro, at det ville være klogt af dem på mange steder at bruge dem. Kender ministeren begrundelsen for, at statsbanerne absolut modsætter sig skinbusser? Statsbanerne hævder — også i de svar, vi har fået — at det ville være forbundet med store vanskeligheder at opgøre, hvad de enkelte arbejdsområder giver eller tager. Jeg vil ganske kort gengive, hvad jeg sagde ved første behandling: at det må kunne lade sig gøre med de moderne kontormaskiner, der rådes over nu til dags.

Vi har sagt, og det står vi ved, at vi vil være med til takstforhøjelser. Vi har været med til at vedtage nye lønningslove, som jo påfører statsbanerne større udgifter. Det er imidlertid kun en mindre del af statsbanernes underskud, og vi har forlangt nedsat et udvalg og krævet det sammensat både af statsbanernes ledelse og af folk fra det praktiske erhvervsliv til at se på det hele.

Her har ministeren sagt afgjort nej. For mig lyder det egentlig helt usandsynligt, at de to små partier åbenbart ydmygt har bøjet sig for ministeren. Men nu er det ikke udvalgets flertal, der skal bestemme, nu er det folketinget, og dette er jo intet politisk spørgsmål, naturligvis ikke, regeringen bliver sikkert siddende, ligegyldigt hvad der sker. Men indtil afstemningen har fundet sted, vægrer jeg mig ved at tro, at folketingets flertal virkelig skulle modsætte sig et så berettiget krav. Må jeg have lov til at sige, at hvis de enkelte medlemmer af flertallet ikke var blevet dikteret af ministeren, så var der ikke et flertal imod vort forslag.

Men som sagt, det er jo ikke udvalgs-

flertallet, der her skal bestemme, og for at få konstateret, hvordan folketinget ser på denne sag, bliver vi — det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) og jeg på vore partiers vegne — nødt til at stille følgende forslag om motiveret dagsorden:

„Idet folketinget opfordrer ministeren for offentlige arbejder til at nedsætte et udvalg med repræsentanter for statsbanernes administrative og tekniske ledelse og fra erhvervslivet med det formål at overveje og eventuelt foreslå rationaliseringer af statsbanedriften og til som mulig forudsætning for sådanne rationaliseringer at udvise tilbageholdenhed med hensyn til fremtidige ansættelser i egentlige tjenestemandstillinger inden for statsbanerne, fortsætter folketinget behandlingen af dagsordenen.“

Formanden: Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger. Der er af de to foregående ærede ordførere gjort rede for mange synspunkter, hvorom vi er enige, og af det ærede medlem hr. Holmberg tillige for nogle synspunkter, hvorom vi er uenige. Jeg skal derfor indskrænke mig til stort set at anbefale forslaget om motiveret dagsorden.

Jeg er virkelig ked af, at den højtærede minister ikke synes, der ligger noget i denne idé om i dag at beskæftige sig alene med statsbanernes forhold, men at den højtærede minister vil lade spørgsmålet spænde ud over store trafikområder. Jeg kan måske lykønske den højtærede minister til, at han nu har fået retsforbundet og de radikale til at acceptere denne tanke, som jeg altid har forstået de ikke ville have med at gøre, nemlig en regulering af landevejstrafikken, men det må jo være meningen, når man går med til et forslag af denne karakter. Det ville ikke have nogen fornuftig begrun-

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

delse, hvis det ikke er meningen, at man vil prøve på at føre sagen igennem på den linje. Det er muligt, jeg tager fejl, og det skulle glæde mig, om det var tilfældet. Jeg tror nemlig ikke, at det lader sig gøre på denne måde at regulere hele trafikken både på skinner og på veje. Det ville efter min opfattelse være en ganske uoverkommelig opgave at holde styr på.

Derfor vil jeg gerne endnu en gang bede den højtærede minister og tingets medlemmer overveje det, som jeg synes er en god tanke, at man koncentrerer sig om det bestemte område, der her er til debat, og får talt med erhvervslivets folk og statsbanernes teknikere og administrative personale om at finde frem til en ordening, hvormed man virkelig går i gang med det, der hedder at afvikle de underskudsgivende sidelinjer. Jeg har forstået på ministeren, at det arbejder statsbanerne gevaldigt med. Jeg synes bare, de arbejder gevaldigt langsomt; så vidt jeg husker, er det 5 år siden, vi beklippede Slangerupbanen, og nu har vi 5 år efter taget et lille stykke oppe i Himmerland. Med det tempo kan vi altså regne med, at vi i 1964 tager et stykke ovre på Fyn, og således vil det efter min opfattelse vare mange år, inden man kommer til det resultat, som jeg tror man skulle tilstræbe at nå så hurtigt som muligt.

Jeg vil i øvrigt henstille til den højtærede minister at overveje det spørgsmål, som blev rejst af Transportudvalget angående transporten af letfordærlige varer med kølebiler. Det kan jo ikke ryste økonomien, det er ikke de store tal, det drejer sig om. Når statsbanerne ikke kan stille kølevogne til rådighed, må man benytte kølebiler for at få kørt fødevarer fra øerne og Jylland ind til hovedstadsområdet, og så må man betale prisen for den tomme vogns tur tilbage. Jeg synes, det trænger til en overvejelse, om man ikke på dette specielle område kunne finde en mere smidig form for takstpolitik.

I øvrigt er vi, som det fremgår af betænkningen, indforstået med de foreslåede takstforhøjelser, og jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til, at vi ved tredje behandling stemmer herfor.

Jeg vil indtrængende henstille, at man

stemmer for det af det ærede medlem hr. Holmberg anbefalede dagsordensforslag.

Kirkegaard: Allerede ved første behandling gav jeg udtryk for, at statsbanerne i mange henseender befinder sig i en vanskelig situation, idet den udvikling, vi er inde i, fører med sig, at mange mennesker og mange firmaer af flere grunde foretrækker transport med biler fremfor med baner. En af årsagerne er, at transporten med biler kan foregå direkte fra afsender til modtager uden omlæsning m. v.

Netop af den grund står statsbanerne — og i øvrigt al jernbanedrift — utvivlsomt over for en betydelig afvikling og naturligvis først og fremmest en afvikling af de sekundære sidelinjer. Det er der heller ikke uenighed om i de betragtninger, der er fremsat angående det lovforslag, vi behandler.

Det er imidlertid ikke blot afvikling, vi står over for. I det udvalg, der har været nedsat, har man hørt forskellige synspunkter fremsat af deputationer; bl. a. har en deputation for Landbrugets Transportudvalg henledt både udvalgets og banernes opmærksomhed på, at der hersker en betydelig mangel på kølevogne til at transportere de let fordærlige varer, som landbruget producerer, og som skal bringes til afskibningshavn, helst i løbet af forholdsvis kort tid.

I en sådan situation, hvor der er brug for afvikling på nogle områder og udvidelser på andre, er det således ret komplicerede problemer, der må overvejes. Ministeren har i udvalget givet udtryk for, at han i de store rationaliseringsarbejder, som han foreslår inden for banerne både med henblik på afvikling og udvidelser, vil fortsætte det rationaliseringsarbejde, som allerede er i gang, og som efter min mening har givet ganske gode resultater. Det er dette rationaliseringsarbejde, udført i forbindelse med en forsigtig personalepolitik, der skal redde skatteyderne for statsbanernes store underskud i fremtiden.

Til det rationaliseringsarbejde, som forestår, har ministeren udtalt, at han agter at gøre brug også af rationaliseringseksperter, og det er klart for alle, at der kan være forskellige synspunkter i så henseende; men jeg er enig med ministeren i, at det

[Kirkegaard.]

formentlig kan give et tilfredsstillende resultat, og jeg må derfor afvise og anbefale at stemme imod det forslag til dagsorden, som er stillet af de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup).

J. M. Pedersen: Allerede ved første behandling gav jeg udtryk for mit partis velvilje over for det foreliggende lovforslag. Der er meget store problemer i det, og vi har drøftet en del af dem i det nedsatte udvalg.

De oplysninger, vi har fået dér, har i hvert tilfælde ikke forandret min stilling til lovforslaget.

De borgerlige partier har stillet forslag om nedsættelse af en kommission med erhvervsfolk med den opgave at finde frem til rationalisering og eventuel nedlæggelse af underskudsgivende sidebaner m. m. Når jeg ikke straks, da den tanke blev fremsat i udvalget, kunne tiltræde den, må det ikke udlægges på den måde, at mit parti ikke er klar over, at der skal ske en kraftig rationalisering, at der er adskillige sidebaner, der skal nedlægges, og at der i det hele taget kræves omlægning på mange områder, men der er samtidig store hensyn at tage til det personale, vi har, som jo er pensionsberettiget, og hele omlægningen og afviklingen må ske i en bestemt takt.

Når jeg ikke kan gå med til det dagsordensforslag, der er stillet af det ærede medlem hr. Holmberg, er det, fordi jeg har indtryk af, at statsbanernes egne funktionærer, statsbanernes egen ledelse og den højtærede trafikminister er lige så stærkt interesseret i rationalisering og i en afvikling af sidebanerne, som de to borgerlige partier er. Når jeg gik imod den tanke, var det, fordi jeg var bange for, at et sådant udvalg i virkeligheden ville betyde en forsinkelse. Når det skulle til at kræve en hel mængde oplysninger, som statsbanernes personale, ingeniører, teknikere, kontorpersonale ville blive stærkt optaget af at skaffe, ville resultatet blive, at statsbanerne i den tid, udvalget skulle arbejde, ikke selv ville tage fat på opgaverne, og at udvalget derfor netop ville blive årsag til en langsommere fremadskridende rationalisering og afvikling af sidebanerne. Statsbanernes eget personale kunne jo sige: det er udvalget,

der har ansvaret, nu kan vi nøjes med at give de oplysninger, udvalget kræver. Jeg var bange for, at det ville komme til at gå for langsomt, og det var af den grund, jeg ikke ville gå med dertil.

Jeg vil anbefale at stemme imod den foreslåede dagsorden.

Alfred Jensen: Ved første behandling kritiserede jeg på det kommunistiske partis vegne de takstforhøjelser, lovforslaget indeholder. Det var især spørgsmålet om taksterne i nærtrafikken, jeg beskæftigede mig med, men i al almindelighed er vi modstandere af den forhøjelse, her er foreslået. Hverken tiden eller vore tekniske forhold har gjort det muligt for os at møde frem med ændringsforslag til anden behandling, men det betyder ikke, at vi har afstået fra de synspunkter, jeg har gjort gældende; vi opretholder dem stadig og må så give udtryk for dem, når lovforslaget kommer til endelig behandling.

Jeg ser med interesse, at Fællesorganisationen i Glostrup har henvendt sig til udvalget og gjort opmærksom på det urimelige i de takstforhøjelser, der påtænkes gennemført, specielt for nærtrafikken. Jeg har mærket mig, at man i udvalget er nået frem til, at man måske kunne lade beløb, der anvendes til køb af kort, fragå ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. En sådan løsning kan man selvfølgelig nå frem til, men jeg vil gøre opmærksom på, at skulle man gå den vej, så kan det ikke alene gælde dem, der køber kort til statsbanerne, enten det så er til tog eller rutebiler, så må det også gælde andre, der på grund af boligforholdene er nødt til at slå sig ned langt fra arbejdspladserne; de må også have del i et sådant gode. Jeg ved ikke, hvor langt man er nået med tanken, men vil dog gøre opmærksom på, at selv om det skulle komme til næste år, så er der jo allerede i den ekstraudgift, de pågældende, som har måttet søge ud i omegnen, har fået til transport, en urimelighed, som man burde bøde på ved enten på den ene eller den anden måde at give dem en godtgørelse. Jeg har talt for, og det mener jeg stadig man skal se at nå frem til, en enhedstakst for nærtrafikken. Det kan ikke være rimeligt, at den, der er tvunget til at bo længere ude og må betale en større husleje, også skal

[Alfred Jensen.]

belemres med en ekstraudgift til trans-
porten.

Jeg har ved første behandling udtalt mig om rationaliseringen, og jeg ser, at man i udvalget har syslet med tanken. Jeg gør opmærksom på, at det ikke alene er udvalget, der har arbejdet med rationaliseringsproblemerne; også andre har været nødt til at gøre det. Ekstraarbejderne i Midtjylland har således været nødt til at tage stilling til nogle afskedigelser af ekstraarbejdere, der skal have fundet sted allerede. Jeg kender ikke de nærmere omstændigheder, véd kun, at man har vedtaget en udtalelse derom, men jeg vil gerne i den anledning understrege, hvad jeg tidligere har sagt angående rationaliseringen: at det kan ikke være rimeligt, at det går ud over dem, som slider og slæber. Det kan ikke nytte, at man foretager en rationalisering, når det går ud over disse menneskers arbejde, eventuelt også går ud over sikkerheden. Det kan heller ikke være rigtigt, at statsbanerne eller andre offentlige institutioner afskediger arbejdere, som har lagt de bedste år af deres liv i en sådan institutions tjeneste. De må bevares dér også i de sidste år, de har tilbage som arbejdere. Man må kunne finde muligheder for at placere dem på en sådan måde, at de ikke efter 20-30 års indsats i statsbanernes tjeneste skal overgå til den kummerlige tilværelse, som det er at leve af en arbejdsløshedsunderstøttelse.

Jeg vil gerne i anledning af den dagsorden, partiet venstre har foreslået, udtale, at vi føler, at de problemer, der kan være omkring trafikken, med mulighed for resultat må kunne behandles i det udvalg, ministeren har givet tilsagn om at ned sætte; der er derfor ikke efter vor opfattelse brug for nogen beslutning herom. Jeg har ikke set selve dagsordenen, kun hørt den læst op, men har jeg forstået den rigtigt, indeholder den også en bemærkning om, at nybesættelse af stillinger ikke må finde sted. Har jeg forstået dette rigtigt, vil den kommunistiske gruppe stemme imod dagsordensforslaget.

Aksel Larsen: De stillede ændringsforslag giver ikke anledning til bemærkninger; de er dels redaktionelle, dels tekniske, så

dem lader jeg ligge. Men jeg vil sige om selve forslaget om forhøjelse af statsbanetaksterne og om de betragtninger, der er anført i betænkningen, at der er ikke kommet noget frem, som har været egnet til at give mig andre synspunkter end dem, jeg fremførte ved sagens første behandling. Jeg giver ikke så forfærdelig meget for det, mindretallet hævder i betænkningen: at statsbanernes samlede underskud årligt beløber sig til henimod 300 mill. kr. Jeg giver ikke så meget for det, for efter min mening beregner man dette underskud forkert. Jeg har stadig den opfattelse, at et foretagende som de danske statsbaner ikke bør have sit budget belastet med afskrivning og forrentning, og det er jo den væsentlige del af de 300 mill. kr.

Jeg mener også og har allerede sagt ved første behandling, at det er politiske, ofte lokalpolitiske hensyn, der har medvirket til, at vi har netop de statsbanelinjer, vi har, hvoraf umådelig mange er urentable — ja, umådelig, det er så meget sagt, for statsbanelinjerne kan tælles, det erkender jeg, men hvoraf mange er urentable, og så må folketinget vedstå arv og gæld fra de rigsdage, der har besluttet anlæg af disse baner eller fra de kommuner, der i samråd med staten har besluttet at anlægge privatbaner, som senere er overtaget af statsbanerne, og så har man ikke ret til at angribe statsbanerne så voldsomt, fordi de også af den grund har underskud.

Jeg erkender, at jeg ikke er tilstrækkelig sagkyndig. Jeg har ikke fået forelagt noget materiale, som sætter mig i stand til at bedømme situationen og takstpolitikken ved Store-Bælt, så derfor kan jeg ikke tage stilling til dette, men så vidt jeg har forstået — hvis jeg har forstået det forkert, beder jeg om at blive korrigeret — har statsbanerne ikke monopol på færgefarten over Store-Bælt, og hvis nogle mener, man kan lave en færgefart på Store-Bælt, der er billigere end statsbanernes, kan de formodentlig prøve på det. Jeg ved ikke, om jeg ville stille mig velvilligt over for et forslag, hvis det kom som forslag til tinget, om at give koncession eller lignende til en sådan færgefart, men jeg ved, at det kun har været forsøgt én gang, det var dengang, Forenede Danske Motorejere byggede færgen „Heimdalsdal“; men mens den endnu var på værft,

[Aksel Larsen.]

solgte de „Heimdal“ til statsbanerne og følte altså ikke trang til at opretholde en privatorganiseret og privatdrevet færgerute.

Hvad angår S-banen, så siges det i betænkningen, at „statsbanernes beregninger viser imidlertid, at S-banetrafikken giver et betydeligt underskud“.

Jeg vil gerne tillade mig at spørge udvalget: er dette dokumenteret? Er det muligt at få nærmere oplysninger herom? Jeg kan i hvert fald ikke erklære mig tilfreds med en sætning om, at statsbanernes beregninger viser, at S-banetrafikken giver underskud. Rent åbent sagt: jeg har mine tvivl om, at S-banetrafikken giver underskud. Jeg er tilbøjelig til at tro, at den giver overskud, og hvis man vil have mig til at tro på, at den giver underskud, så ønsker jeg det i hvert fald dokumenteret.

I øvrigt er spørgsmålet om hovedstadens såkaldte nærtrafik jo uendelig forkludret. Hvis vi fik hovedstadens nærtrafik samlet under én hat, var det jo muligt, at man kunne indrette nærtrafikken således, at den både tilfredsstillede behovet, at den havde rimelige takster, og at den ikke gav underskud, som den altså nu giver. Her synes foreløbig ikke at være nogen vej frem. Imidlertid kan en påstand fra statsbanerne om, at S-banetrafikken giver underskud, ikke få mig til at være velvilligt stemt over for forslaget om at forhøje taksterne også for S-banetrafikken.

Medens jeg er ved S-banetrafikken, lad mig så sige, at det er selvfølgelig meget godt, at den højtærede minister for offentlige arbejder i udvalget og gentaget i betænkningen giver løfte om overvejelser vedrørende et skattefrit fradrag for transportudgifter. For så vidt kan det være rigtigt, hvad den højtærede minister skal have sagt, at det kan ikke være statsbanernes sag at virke som et supplement til den sociale lovgivning, men løfter om, at man vil overveje spørgsmålet om et skattefrit fradrag for særlige befordringsudgifter, ja, hvor meget de er værd, ved jeg jo ikke. Jeg ved ikke, om de er afgivet på den samlede regerings vegne, eller om der er noget positivt i, at man vil overveje — en overvejelse kan jo godt resultere i noget negativt — så heller ikke løftet om overvejelser kan stemme mig mildere.

Med henblik på S-banen tillader jeg mig også at gøre en bemærkning om den planlagte Lundtoftebane. Jeg ved kun dels fra aviserne, dels fra finansudvalgets aktstykker, at statsbanerne nu via ministeren søger en bevilling på 25 mill. kr. til anlæg af den såkaldte Lundtoftebane, og det hævdes, at efter statsbanernes kalkulationer skulle denne bane, omend ikke straks ved dens færdiggørelse, så i løbet af en årrække, kunne give et overskud, så man kan klare både forrentning og afdrag. Jeg kender ikke disse beregninger, men det fremgår i hvert fald af det, der er kommet frem, at i de første år efter at den er færdigbygget, regner man med at få et underskud, formodentlig såvel et driftsunderskud som et endnu større underskud, hvis man stadig vil indkalkulere forrentning og afskrivning.

Ja men må jeg så ikke spørge, hvad meningen er med det hele? Man beklager sig over, at statsbanerne har underskud, og så vil man her give førsteprioritet til en bane, om hvilken man vel må regne med, at den i hvert fald en årrække efter sin færdiggørelse vil forøge statsbanernes underskud. Jeg er ikke modstander af Lundtoftebanen, sandsynligvis bliver den nødvendig, men den skal bygges i et område, hvor der foreløbig ikke er trafikbehov eller er et meget ringe trafikbehov. Både ud fra et hensyn til befolkningen og ud fra et hensyn til statsbanernes ønske om at rette økonomien op var det dog rimeligt, at man tog sig af visse baner, som går eller er beregnet at skulle gå igennem omtrent fuldt udbyggede områder, hvor der allerede eksisterer et fuldt tilstrækkeligt trafikbehov. Jeg tænker på en virkelig udbygning af Hareskovbanen og anlæg af banen langs Køge Bugt. Jeg tillader mig at henstille til tingets, til finansudvalgets, til den højtærede ministers og til statsbanernes overvejelse, om man ikke bør ændre rækkefølgen for disse nye S-baner og give Hareskovbanen en førsteprioritet, Køge Bugt-banen andenprioritet, og så lade Lundtoftebanen komme derefter, og jeg henstiller, at man endda meget snart får taget fat på at gøre noget ved Hareskovbanen.

Hvad angår kravet om et særligt udvalg, der skal se på statsbanernes økonomi, rationaliseringer o. s. v., er jeg ikke sympatisk indstillet over for den tanke. Jeg finder, at

[Aksel Larsen.]

det er meget rigtigere at gøre, som den højtærede minister foreslår: at nedsætte en forhåbentlig nogenlunde hurtigt arbejdende kommission, som skal have til opgave at gennemgå de samlede trafikforhold i Danmark. Det forekommer mig, at det er det, der er brug for i denne forbindelse, og derfor kan jeg ikke stemme for det dagsordensforslag, der er stillet.

Må jeg til slut sige, at nødvendigheden og rimeligheden af de foreslåede takstforhøjelser er ikke sandsynliggjort i en sådan grad for mig, at jeg ser mig i stand til at stemme for lovforslaget ved tredje behandling. Jeg må stemme imod det.

Francke: Jeg vil slutte mig til den indstilling, som mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Poul Nilsson, har givet udtryk for, og jeg takker for hans omtale af mit forsøg på under udvalgsarbejdet at få fjernet den urimelighed, som efter min mening findes i den nuværende takstbetaling i nærtrafikken, specielt i S-banedområdet.

Hovedstadskommunernes Samråd har rettet en henvendelse til det høje folketing angående muligheden for et selvstændigt takstsystem, der i højere grad tilgodeser S-banens særlige forhold, og den højtærede minister for offentlige arbejder har oplyst, at et isoleret takstsystem her nok kunne gennemføres. Det var jeg glad for at høre; jeg indrømmer gerne den højtærede minister, at det vil kræve et stort undersøgelsesarbejde, og at det altså er umuligt at gennemføre det i forbindelse med nærværende lovforslag. Jeg vil derfor spørge den højtærede minister, om der vil blive påbegyndt undersøgelser med henblik på gennemførelse af et selvstændigt takstsystem for S-banen, når dette lovforslag er vedtaget.

Imidlertid vil der, selv om mit spørgsmål bliver besvaret bekræftende, sikkert gå lang tid med et sådant undersøgelsesarbejde, og i mellemtiden fortsætter det nuværende takstsystem, som efter min opfattelse, specielt for befolkningen i 2 områder inden for S-banen, virker meget urimeligt. I det nu gældende takstsystem er der indført undtagelsestarif til samtlige stationer på S-banen uden for bybanen med undtagelse af stationerne Holte og Glostrup, og herved er

takstbetalingen for befolkningen i disse områder blevet væsentlig højere i sammenligning med takstbetalingen til samtlige øvrige stationer i området. Undtagelsestarifferne er indført for år tilbage, og så vidt jeg forstår den højtærede minister, er der i og for sig ikke mere nogen særlig motivering herfor ud over, at hvis disse stationer fik normale tariffer, ville befolkningen her føle de kommende takstforhøjelser særlig stærkt. Dette er utvivlsomt rigtigt, og jeg er heller ikke sindet at gå ind for at få fjernet undtagelsestarifferne, hvad jeg forstår at heller ikke den højtærede minister og DSB påtænker; men jeg mener, at så må tarifferne betragtes som normale tariffer for hele området, og min henstilling er da, at de også må komme til at gælde for de 2 resterende stationer.

Jeg skal ved et par eksempler anskueliggøre forholdet, som det er nu. For at komme fra Klampenborg til København eller omvendt skulle man, hvis normale tariffer var gældende, betale 9,1 pct. mere for en enkeltbillet og 10 pct. mere for en dobbeltbillet, end man gør. Mellem København og Herlev er det endnu mere grelt; dér skulle der betales mindst 37 pct. mere. Det er måske derfor, at denne kommunes borgmester har været så svær at få i tale, når man inden for Hovedstadskommunernes Samråd har drøftet en samordning af Stor-københavns trafik.

Lad mig slutte med et sidste eksempel. Lyngby station har nøjagtig samme afstand fra København som Glostrup, d. v. s. 13 km regnet fra DSBs udgangspunkt for beregningen, nemlig Nørreport station under bybanen. Men for at køre nøjagtigt det samme antal kilometer må befolkningen i Glostrup betale 18,2 pct. mere for en enkeltbillet og over 21 pct. mere for en dobbeltbillet, end befolkningen fra Lyngby må erlægge.

Det er forhold som disse, jeg mener er forkerte, og jeg vil derfor, som jeg har gjort det i udvalget under samrådet, henstille til den højtærede minister at overveje muligheden for i henhold til lovforslagets § 52, stk. 2, administrativt at søge gennemført undtagelsestariffer for de 2 resterende stationer, Holte og Glostrup, hvorved der for hele området kunne blive det, jeg ville kalde for normale tariffer.

Carsten Raft: Jeg kan tilslutte mig det af de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) stillede dagsordensforslag, som vort parti også har tiltrådt.

Det er i virkeligheden en meget betænkelig sag, at vi efter den udvalgsbehandling, vi har haft — jeg skal indrømme, at der er givet os meget materiale, men vi ved alligevel intet om den side af sagen, som er den alvorligste, de svage sidelinjer og de store tab, der er — at vi så går videre og fastlægger indtægter og takster på det dårlige grundlag. Jeg tror ikke, at bestyrelsen i et privat firma ville finde sig i noget sådant. Jeg synes, det er rigtigt, at man gennem et dagsordensforslag giver udtryk for dette synspunkt.

Med hensyn til S-banen, som gennem mange år meget naturligt har haft min særlige interesse, har vi fået et fyldigt materiale; der er fortalt meget om myldretider og alt muligt. Men det kan jo ikke fjerne den kendsgerning, at S-banens regnskab, både det rent driftsmæssige regnskab og regnskabet, når forrentning og afskrivning tages med, er væsentlig bedre end regnskabet for det øvrige land. Der er et underskud, det er rigtigt — det ved vi, der sidder i udvalget om Københavns trafikråd — men det er væsentligt mindre, både procentvis og i andre henseender. Det har derfor givet lidt grundlag for at rette sig efter den henvendelse, der er kommet fra Hovedstadskommunernes Samråd om at få takstforhøjelserne indrettet herefter, og det forbavser mig, at der ikke er flere af hovedstadskommunernes repræsentanter i udvalget, som har arbejdet ud fra det, som deres kommuner så indtrængende har bedt om og i fællesskab har henvendt sig om. Det er ikke alene de økonomiske forhold, der ganske naturligt tilsiger os, at det må blive bedre på dette område, der er også i høj grad tale om sociale hensyn, fordi det er tvangsrejser for disse mennesker; de kan ikke bo i København, men er blevet nødt til at flytte ud, og det er urimeligt at føje denne yderligere byrde til deres leveomkostninger.

Jeg er glad for, at ministeren arbejder med at klare dette problem gennem skatterne. Jeg synes nok, at det er en omvej først at lade penge gå ind i statsbanernes

kasse og så tage dem ud igen ved hjælp af skatterne, og jeg er klar over, at det godt kan give visse vanskeligheder på kommunernes kontorer. Men på en eller anden måde må man fjerne den urimelighed, der findes her, og jeg er som sagt glad for, at ministeren er inde på problemet. Jeg håber, at han har nogen bag sig, så der kan komme noget ud af overvejelserne; jeg skal i hvert fald personlig være villig til at yde min støtte, og jeg tror nok, det skulle kunne lykkes.

Jeg har tidligere udtalt — og det fastholder jeg — at det er naturligt, at der så vidt muligt skaffes dækning for det underskud, statsbanerne har, men jeg kan ikke gå med til en hvilken som helst form for dækning. Den form for dækning, der her er foreslået, er for den befolkning, jeg lever mit liv iblandt og taler for, så urimeligt, at jeg ikke kan stemme for lovforslaget, når det kommer til tredje behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke udvalget, fordi man tilslutter sig det foreliggende lovforslag. Jeg er i dette øjeblik lidt i tvivl om, hvorvidt jeg kan takke hele udvalget, men jeg er da klar over, at jeg ikke kan takke det ærede medlem hr. Carsten Raft, for jeg forstod på den sidste udtalelse, at det ærede medlem ikke ville stemme for en takstforhøjelse. Jeg beklager det, hvis der er andre, som på dette sene tidspunkt vil følge samme linje som det ærede medlem, men jeg har indtil nu det bedste håb om, at det ikke sker.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde på mange forskellige betragtninger, og det ærede medlem fremkom herunder med et hovedargument imod det udvalgsarbejde, der er foregået, som jeg ikke kan godtage. Det ærede medlem sagde, at de svar, der af statsbanerne var givet udvalget, efter hans opfattelse i visse tilfælde var noget søgte. Både jeg og statsbanernes ledelse har bestræbt os for at give så fyldestgørende svar som muligt på de forskellige spørgsmål, der er rejst, og jeg har da heller ikke under udvalgsarbejdet mødt den påstand, som det ærede medlem fremsatte i dag. Jeg må derfor tage afstand derfra. At vi på visse områder ikke kan give så fyldestgørende svar, som udvalget måske kunne

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ønske, hænger sammen med spørgsmålenes karakter. Det er klart, at hvis man stiller spørgsmål, der kræver flere måneders — eller måske års — arbejde, kan man ikke få svarene i løbet af et par dage.

Af det ærede medlems betragtninger vedrørende Store-Bæltsoverfarten fik jeg nærmest den opfattelse, at det ærede medlem mente, at det var forkert med takstforhøjelser her. Jeg har ikke i udvalget, i hvert fald ikke fra det ærede medlems side, hørt udtalelser om, at man ikke ønskede at være med til takstforhøjelser på dette område, og det forekommer mig at være en mærkelig logik, det ærede medlem hr. Holmberg giver udtryk for, når det ærede medlem på den ene side stærkt bebrejder statsbanerne, at de har et stort underskud, men på den anden side, når der et sted, hvor de har overskud, også bebrejder dem det. Det er et forsøg på at puste og have mel i munden på samme tid, hvilket man som bekendt ikke kan slippe godt fra. Jeg synes, det ærede medlem skulle afholde sig fra at kritisere statsbanerne for, at de visse steder har overskud, samtidig med at han kritiserer dem for, at de har underskud andre steder. Statsbanerne må ses som en samlet forretning, der har god brug for de penge, der kan tjenes på Store-Bæltsoverfarten; ellers ville underskuddet selvfølgelig være så meget større. Jeg synes altså ikke, der er megen logik i det ærede medlems betragtninger.

Oppositionen ønsker jo et særligt udvalg nedsat og har nu også følt sig forpligtet til at stille dagsordensforslag herom. Principielt er vi ikke uenige om, at der ved statsbanerne skal gøres et rationaliseringsarbejde, selv om der måske kan være uenighed om, i hvilket tempo det skal ske; jeg mener, at man bør tage visse rimelige hensyn til personalet. Det er heller ikke sådan, at man ikke fra statsbanernes side er indforstået med at nedlægge visse sidebaner, der er stærkt underskudgivende. Derfor tager jeg ærlig talt det dagsordensforslag, der er stillet af det ærede medlem hr. Holmberg, som en slags demonstration. Det er, som om man her vil have vedtaget, at der skal nedsættes en undersøgelseskommission over for statsbanerne. Jeg mener, at hvis man følger dette dags-

ordensforslag, gør man noget helt forkert. Dette, at man vil prøve at stille det op, som om det private erhvervsliv skulle være bedre i stand til at pege på, hvordan statsbanerne skulle bære sig ad med at rationalisere og nedlægge sidebaner, forekommer mig at være at gribe spørgsmålet forkert an. Det er det, der har været motivet for, at jeg ikke har kunnet tilslutte mig denne tanke, og det er også mit motiv for at gå imod det stillede dagsordensforslag. Jeg har tilbudt, at hvis der kunne blive enighed derom, ville jeg være med til at nedsætte en kommission, der kunne tage hele spørgsmålet om transportforholdene i Danmark op til undersøgelse, og det er karakteristisk, at jeg er blevet støttet heri både af Vognmandsforeningen og af Landbrugets Transportudvalg, som begge har peget på, at hvis man virkelig ville have forholdene tilrettelagt rationelt, måtte man undersøge alle transportens grene; så kunne man ikke nøjes med statsbanerne alene.

Må jeg i denne forbindelse sige, at når man nu særlig hæfter sig ved spørgsmålet om nedlæggelse af sidebaner, så kunne der ikke blive tale om derved at dække ret meget af underskuddet, selv om vi gik til omgående at nedlægge — hvad skal jeg sige — 10 sidebaner. Vi har konstateret, at ved nedlæggelsen af den mest underskudgivende sidebane, den fra Viborg til Ålestrup — hvad vi nu har vedtaget — vil statsbanerne tjene et beløb på 750 000 kr. om året. Lad os nu sætte, at der var 10 sidebaner, der var lige så underskudgivende — det er der afgjort ikke — så ville det højst komme til at dreje sig om 7½ mill. kr. Jeg siger ikke dette for at markere, at jeg ikke gerne vil være med til at nedlægge underskudgivende sidebaner, men jeg siger det, for at man kan få et vist indtryk af, hvilke talstørrelser det drejer sig om for underskudgivende sidebaner i forhold til statsbanernes samlede underskud.

Må jeg, medens jeg taler om statsbanernes underskud, pege på noget, som jeg synes jeg er nødt til at tage afstand fra. Det er dette, at man i mindretallets udtalelse i betænkningen opererer med ca. 300 mill. kr. i underskud. Jeg ved ikke, hvor man har de 300 mill. kr. fra. Jeg ved godt, at det ærede medlem hr. Holmberg har fantaseret derom på et tidligere tidspunkt, men hvor-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dan man kommer til disse 300 mill. kr., er jeg fuldkommen ude af stand til at forstå. Statsbanerne har for regnskabsåret fra 1. april 1958 til 1. april 1959 regnet med et underskud på ca. 120 mill. kr. Jeg håber ikke, det bliver så stort, når det endelige regnskabstal foreligger — noget kunne tyde på, at det ikke bliver det — men det er altså det underskud, man regnskabsmæssigt har opgjort. Så ved jeg godt, at det ærede medlem hr. Holmberg vil indvende: ja men det kan vi ikke godtage, for der hører for det første pensionen med. Må jeg vedrørende pensionen for det første sige, at statsbanerne har ikke noget direkte med pensionen at gøre, det er finansministeriet, der ordner det. Men lad os nu tage pensionen med. Der er for det regnskabsår, vi nu befinder os i, opført 94 mill. kr. til statsbanernes pensionerede personale, men disse 94 mill. kr. kan man da ikke uden videre føre som underskud for statsbanerne. Man må nemlig erindre, at de ca. 12 000 pensionister, som statsbanerne har, ikke skal have folkepension. Ja, nu skal de efter den sidste lønningslov have mundstebeløbet, men de skal ikke have den almindelige folkepension, og det betyder, at hvis man skal regne ud, hvad staten sparer på folkepension, må man fra de 94 mill. kr. trække ca. 50 mill. kr. Jeg ved godt, at det ærede medlem hertil vil sige: ja men så forrentningen. Statsbanerne svarer kun 4½ pct. i rente, så jeg mener, det er regnskabsmæssigt rigtigt kun at regne med det. Men lad os regne, hvad det ærede medlem formentlig vil, med 6 pct., det er det, man normalt skal betale ved lån af penge. Det bliver 18 mill. kr. mere i underskud. Selv om vi altså godtager det ærede medlems opstilling, kommer vi ikke til 300 mill. kr., men til 185 mill. kr. Da jeg i går under behandlingen af en anden sag tillod mig at gøre en bemærkning om 1 million, var der nogle, der syntes, at det var meget dristigt ikke at regne med 1 million; jeg synes, det er meget dristigere ikke at regne med

115 millioner, selv om man bruger den opstilling, det ærede medlem anvender for at komme til de henimod 300 millioner.

Jeg har gerne villet bruge lidt tid til dette, for jeg synes, det er afgørende, at befolkningen ikke efterhånden lever sig ind i den forestilling, at statsbanerne har et underskud på 300 millioner, når underskuddet rent faktisk ikke engang ligger på det halve, og selv om man godtager pension og forøgede renter, så i hvert fald allerhøjest 185 millioner.

Jeg er ked af, at det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) har villet være medforslagsstiller til den foreslåede dagsorden. Jeg har sagt, at jeg tror, det ærede medlem har den bedste vilje med hensyn til, hvad han tilstræber, nemlig rationalisering inden for statsbanerne, men jeg opfatter ærlig talt det at stille dagsordensforslag i et spørgsmål som dette om forhøjelse af taksterne som noget af et politisk trick, for der var ikke spor i vejen for, at både venstre og det konservative folkeparti kunne have stillet ændringsforslag her til anden behandling. Det var ikke nødvendigt med så drastisk en fremgangsmåde som et forslag til dagsorden; men det er der nu ikke noget at gøre ved, det må vi finde os i.

I anledning af de betragtninger, det ærede medlem hr. Alfred Jensen gjorde gældende om taksterne i nærtrafikken, vil jeg sige, at det er ikke et spørgsmål, der kan løses, hvis det skal løses efter en fælles linje, før man har fået det trafikråd, som jeg har stillet forslag om i det høje ting, men som vi indtil dette øjeblik ikke har haft muligheder for at få gennemført.

Det er rigtigt, som det ærede medlem hr. Aksel Larsen fremhævede, at statsbanerne ikke har monopol på Store-Bæltsoverfarten. Der har jo været gjort visse forsøg på at etablere privat overfart med biler, men det blev ikke til noget; det har formentlig ikke været så god en forretning for private, som det er for statsbanerne.

Må jeg også sige til det ærede medlem hr. Aksel Larsen, at det er dokumenteret, at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

S-banen har et underskud. At det ærede medlem ikke har kunnet komme i besiddelse af de samme oplysninger som udvalget, er beklageligt, men det er nu engang sådan her i folketinget, at det ikke kan lade sig gøre. Jeg har ikke noget imod, at der mellem anden og tredje behandling optrykkes noget af det, som dokumenterer rigtigheden af, at S-banerne har underskud. At det ikke er lige så stort forholdsvis som på de øvrige strækninger, hænger selvfølgelig sammen med den stærke trafik på S-banen. Jeg mener, det er berettiget nu at forhøje taksterne, fordi man så mange gange har undladt det, særlig for de kortrejsende på S-banerne; på et eller andet tidspunkt må de med.

Det ærede medlem hr. Aksel Larsen var også inde på spørgsmålet om Lundtoftebanen og de andre banestrækninger, som påtænkes udbygget. Jeg synes i og for sig ikke, at disse spørgsmål skal diskuteres nu, selv om jeg ikke kan bestride, at det kan have en vis forbindelse med takstspørgsmålet. Jeg vil kun pege på, at når spørgsmålet om Lundtoftebanen nu er blevet forceret frem, kan man godt sige, i forhold til Hareskovbanen, Køgebanen o. s. v., hænger det sammen med, at man har vedtaget at bygge polyteknisk læreanstalt ude ved Lundtofte, og for at kunne klare transporten til og fra er det nødvendigt på nuværende tidspunkt at gå i gang med Lundtoftebanen — det er efter henstilling fra undervisningsministeriet, dette spørgsmål er kommet frem. Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg har lige så stor sympati, måske endda større, for andre strækninger, men her er altså tale om et specielt forhold. Vi kan i højere grad end normalt for S-banen få en stor trafik om morgenen, hvor vi ellers kører ud med delvis tomme vogne; og om eftermiddagen, når vi skal køre de mange passagerer fra København ud, kan vi få passagerer med hjem fra polyteknisk læreanstalt. Det skulle altså kunne blive en forretning for statsbanerne at bygge Lundtoftebanen; det er det og ikke andet, der ligger bag.

Vi har i udvalget diskuteret spørgsmålet om undtagelsestariffer, og jeg har til det ærede medlem hr. Francke sagt og vil gerne gentage, at dette forslag ikke er et forslag

om takstnedsættelser, men om forhøjelser; derfor har jeg ikke kunnet gå med til at udvide de undtagelsesbestemmelser, der gælder for nærtrafikkens vedkommende. Jeg har også motiveret, hvorfor jeg har sagt, at skal vi gå videre ad denne vej, er det helt rimeligt, at de, der bor uden for S-banens område, rejser spørgsmål om undtagelsesbestemmelser. Jeg tænker på dem, der bor i Birkerød, Hillerød, Helsingør, Roskilde o. s. v. Jeg har altså ikke kunnet være med til at gå videre med undtagelser, der betyder nedsættelse af billettakster, og udvalget har tilsluttet sig mine betragtninger. Derfor har det ikke været muligt for det ærede medlem at komme igennem.

Hvad angår spørgsmålet om undersøgelse af fællestakster inden for det storkøbenhavnse område, kan dette efter min opfattelse ikke gennemføres, før vi får gennemført en trafikordning med samarbejde i Storkøbenhavn. Så mener jeg, tiden er inde til at tage det spørgsmål op til nærmere undersøgelse.

Jeg tror, jeg hermed i det væsentlige har været inde på de betragtninger, der er fremført henvendt til mig. Jeg vil endnu en gang takke udvalget for det arbejde, der er udført, og takke for tilslutningen, og jeg slutter med at anbefale at stemme imod det foreliggende forslag til motiveret dagsorden.

Poul Nilsson: Med hensyn til det af venstre og det konservative folkeparti stillede forslag om motiveret dagsorden finder jeg, at den fremgangsmåde, man her har valgt, på baggrund af, at udvalgsarbejdet før anden behandling nu er afsluttet, er særdeles mærkelig. Jeg vil minde om, at vi har holdt mange møder i udvalget og haft mange samråd med den højtærede minister, og jeg synes, jeg har lov til at tilføje, at der til udvalget er sendt særdeles meget værdifuldt skriftligt materiale. Vi har tillige fra flertallets side aldeles klart præciseret vor stilling til de konservatives og venstres forslag om at nedsætte et stærkt begrænset udvalg til ændring af trafikforholdene på de danske statsbaner. Der kan hverken hos venstre eller de konservative herske nogen som helst misforståelse med hensyn til vor stilling, og da slet ikke efter at den højtærede minister så klart og præcist i udvalget har givet udtryk

[Poul Nilsson.]

for sine og statsbaneledelsens principielle synspunkter. Til trods herfor har hverken venstre eller det konservative folkeparti stillet et eneste ændringsforslag til det lovforslag, vi her behandler. Alene på denne baggrund må jeg på socialdemokratiets vegne anbefale, at det stillede forslag til motiveret dagsorden afvises.

Holmberg: Ministeren besværede sig lidt over min bemærkning om de svar, vi har fået fra statsbanerne og hans ministerium. Nu må ministeren ikke friste mig over evne med hensyn til at referere, hvad der er sket i udvalget, — jeg tænker på sidste uge. Jeg har gjort opmærksom på visse ting vedrørende S-banetaksterne. Jeg mener, at der i de svar, vi har fået, foruden en hel del minusser var en del plusser, som egentlig skulle regnes med i den samme forbindelse, men det undlod ministeren at komme ind på.

I øvrigt har mine bemærkninger om Store-Bælt sin baggrund i forholdet mellem baner og biler. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om han mener, at den forskelsbehandling, der finder sted, er rigtig. Jeg tror ikke, han vil mene, at den i længden kan være rigtig.

Med hensyn til de 300 mill. kr. vil jeg gøre ministeren opmærksom på, at der er andre regnskabskyndige end ministerens og hans ministeriums, og de mener også, at underskuddet kommer højere op end de beløb, ministeren nævnte, når vi tager det hele med.

Jeg kan med min bedste vilje ikke forstå, hvorfor den højtærede minister bliver ved at tale om den store trafikkommission. Hverken sagligt eller principielt vil vi være med hertil. Hvis ministeren imidlertid mener, det er nødvendigt, kan han jo nedsætte denne store kommission; det kan han gøre uden at spørge os, det bliver blot ikke med politisk støtte fra os. Egentlig ville det være interessant at se, hvilken stilling de to små partier indtager. Indtil nu har de haft samme indstilling som vi, og jeg skulle tage meget fejl, hvis de ikke stadig havde den samme indstilling, hvis de turde.

Ministeren sagde ved første behandling, at der var for mange lastbiler. Det må de

da selv om, de forlanger ikke hjælp. Jeg vil gerne tro, at vognmandsorganisationerne vil se med velvilje på en begrænsning af antallet. Så kunne de bedre bestemme priserne, og enhver ved, at det bliver i opadgående retning. Der er sikkert nogen, som det kniber lidt for, men gennemgående klarer de sig fint. Bilerne holder vore veje, samtidig med at de lægger $\frac{1}{2}$ milliard kr. i statskassen. Statsbanerne har et stort underskud, det ved vi alle.

Jeg vil endnu en gang anmode det ærede medlem hr. Kirkegaard og hans parti om at besinde sig, inden de stemmer for den store trafikkommission, og det samme vil jeg sige til det ærede medlem hr. J. M. Pedersen og hans parti. Det er, ligesom det ærede medlem knap forstår, hvad det hele drejer sig om. Det ærede medlem vil gå imod vort forslag til dagsorden ud fra den betragtning, at man derved vil forsinke arbejdet, men samtidig går han ind for den store trafikkommission, som naturligvis vil tage betydelig længere tid.

I tilslutning til, hvad det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) sagde, vil jeg gøre opmærksom på, at det er første gang, det er konstateret, at de to små partier går ind for en tanke som den, der i øjeblikket er fremme. Mon de to partier egentlig ved, hvad de indskiber sig i?

Jeg kan slet ikke forstå, at nogen har det mindste imod, at der bliver nedsat et udvalg som det, vi har foreslået, heller ikke statsbanerne.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Må jeg ganske kort sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at jeg synes ikke, man kan sammenligne overførslen af jernbanevogne og biler på Store-Bælt. Som det er oplyst for udvalget, kan jernbanevogne risikere at blive rangeret op i Korsør eller Nyborg og komme til at vente i flere dage, medens bilerne øjeblikkelig kommer over og kan transportere den fragt, de har. De er ikke udsat for samme gene, som godsvojnene kan være udsat for, bl. a. for at tilfredsstille behovet for overførsel af biler.

Det er rigtigt, at jeg selv kunne nedsætte en stor kommission, men når spørgsmålet nu er draget frem, og det blev det jo af det ærede medlem hr. Holmberg ved første

[Ministeren for offentlige arbejder.]

behandling, må jeg sige, at jeg ser sådan på det, at det har sin store betydning, at der er enstemmighed eller i hvert fald nogenlunde enstemmighed her i tinget om at nedsætte kommissionen, hvis den skal have virkelig værdi senere hen. Derfor har jeg sagt, at jeg må kræve en sådan enstemmighed; ellers er jeg bange for, at en sådan kommission ikke vil få større betydning end de kommissioner, der tidligere har været nedsat på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om motiveret dagsorden af Holmberg og Jørgen Jørgensen (Ullerup) (se sp. 5262)

forkastedes med 80 stemmer mod 58.

Lovforslagets §§ 1-13, ændringsforslag nr. 1, § 14, således ændret, §§ 15-22, ændringsforslag nr. 2, § 23, således ændret, §§ 24-41, ændringsforslag nr. 3, § 42, således ændret, §§ 43-72, ændringsforslag nr. 4, § 73, således ændret, § 74, ændringsforslag nr. 5 og § 75, således ændret, *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:

Anden behandling af forslag til lov om radiospredning.

(Første behandling findes i tidenden sp. 3952, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1113).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Nina Andersen: Som det fremgår af betænkningen, har udvalget gennem en række henvendelser, gennem et antal spørgsmål til ministeren og ved samråd med ministeren, ledsaget af repræsentanter for radioen og post- og telegrafvæsenet, fået belyst mange problemer og spørgsmål i forbindelse med radioens styrelse.

Der var i udvalget enighed om en række synspunkter; men hvad angår ændringsforslagene, har udvalget delt sig i et flertal og et mindretal; det sidste har også taget en noget stærkere stilling til et af spørgsmålene i betænkningen end flertallet.

Undervisningsministeren har stillet 3 ændringsforslag, hvoraf det ene, nemlig ændringsforslag nr. 7, har fået tilslutning af hele udvalget. Det drejer sig om, på hvilket tidspunkt lovens bestemmelser om nedsættelse af et radioråd første gang finder anvendelse, og hvilken funktionsperiode dette første radioråd skal have. Jeg skal ikke opholde mig ved dette ændringsforslag, da det er en rent praktisk ændring som følge af det tidspunkt, på hvilket lovforslaget kan ventes vedtaget.

De to andre af undervisningsministeren stillede ændringsforslag er tiltrådt af et flertal bestående af de tre regeringspartiers repræsentanter.

Ændringsforslag nr. 5 er til § 6. I lovforslaget foresloges det, at radiorådet kunne nedsætte et forretningsudvalg og et programudvalg, medens nedsættelsen af disse udvalg i øjeblikket har hjemmel i radiorådets forretningsorden. Der findes imidlertid i øjeblikket andre udvalg nedsat af radiorådet, som det kunne være rimeligt også at nævne i loven, men da man gik ud fra, at det ville føre for vidt at nævne så mange udvalg, har undervisningsministeren ment, at det ville være rigtigere at bemyndige radiorådet til at nedsætte de udvalg, som rådet finder nødvendige, og det synspunkt har mit parti tilsluttet sig. Derved ændres ordlyden af stk. 1 i § 6 til:

„Radiorådet nedsætter de nødvendige udvalg. De nærmere regler om disse udvalgs sammensætning og kompetence fastsættes i radiorådets forretningsorden.“ Det er en naturlig konsekvens heraf, at stk. 2 i paragraffen bortfalder, da bestemmelsen drejer sig om konsulenter for det programudvalg, som nu ikke nævnes i