

[Baunsgaard.]

i det tilsagn, den høje regering har givet om at nedsætte et udvalg til at undersøge disse problemer. Det er dér, den saglige behandling kan ske, og jeg må som følge heraf henstille, at man stemmer mod lovforslaget.

Niels Andersen: På retsforbundets vegne anbefaler jeg at stemme mod det foreliggende lovforslag. Vi har under de tidligere behandlinger motiveret vor stilling, og jeg vil gerne i lighed med det ærede medlem hr. Baunsgaard give udtryk for, at vi ønsker hele dette spørgsmål taget op til nærmere udvalgsbehandling, så at alle de problemer, der er forbundet hermed, kan blive belyst.

Lorentzen: Jeg skal holde mig til forretningsordenens regler for tredjebehandlinger og nøjes med at sige, at mit parti vil stemme for lovforslaget.

Alfred Jensen: Også jeg vil for en ordens skyld oplyse, hvorledes den kommunistiske gruppe vil stemme. Vi stemmer mod det foreliggende lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

forkastedes med 87 stemmer mod 67; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om statsgaranti m. v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5199, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1161).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 88 stemmer mod 5; 62 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til statsbanelov.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5254, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1179).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Aksel Larsen: Jeg kan af de grunde, jeg tidligere har anført, ikke stemme for dette lovforslag.

Den tillægsbetænkning, der foreligger, giver mig imidlertid anledning til at rejse et spørgsmål, som jeg allerede berørte ved anden behandling. I tillægsbetænkningen udtaler et mindretal følgende:

„Det er af ministeren over for udvalget blevet klart påvist, at S-banerne uden forrentning og afskrivning giver et betydeligt driftsoverskud, og at de med forrentning og afskrivning, beregnet som det sker i DSBs årsoversigt, også giver et væsentligt mindre underskud end DSB som helhed.“

Med den begrundelse mener det pågældende mindretal, det ærede medlem hr. Carsten Raft, at S-banetaksterne ikke bør forhøjes. Jeg er ikke sikker på, at det argument principielt er helt holdbart, for hvis man ville operere på den måde, måtte man da sige, at her i hovedstaden skulle vi

[Aksel Larsen.]

betale mindre i brevporto end i land-distrikterne; det er jo en kendt sag, at postvæsenet har overskud i hovedstaden og de større byer, men har stort underskud i landdistrikterne. Jeg tror altså ikke, at denne argumentation, om jeg så må sige, som princip er så forfærdelig meget værd.

Men det, det drejer sig om, er også noget andet, nemlig at sådan som hovedstaden efterhånden har bredt sig over et større og større geografisk område, ligger der et transportproblem, som må løses, og så længe man ikke kan bekvemme sig til eller ikke kan blive enig om at løse hovedstads-trafikkens spørgsmål under ét, finder jeg, det er urimeligt at sætte taksterne i vejret for S-banerne. Men dertil kommer så det, jeg allerede har sagt tidligere, at jeg tror, det er forkert, at man beregner forrentning og afskrivning på statsbaneanlæggene; hvis man ville lade være med det, nåede man jo ned på, om jeg så må sige, overkommelige underskud.

Endelig har det fanget min interesse, at ministeren over for udvalget klart har påvist, at S-banerne uden forrentning og afskrivning giver et betydeligt driftsoverskud, men at de med forrentning og afskrivning giver et underskud, omend ikke så stort. I finansudvalget ligger et forslag fra den højtærede minister om, at nu skal Lundtoftebanen bygges. Statsbanerne siger, at ifølge deres kalkulationer er det sådan, at når Lundtoftesletten engang bliver udbygget, regner de med, at Lundtoftebanen vil kunne give overskud, også når man tager forrentning og afskrivning i betragtning. Det forekommer mig noget besynderligt, at de S-baner, der findes, og som går ud til helt eller delvis udbyggede områder, efter statsbanernes regnskaber giver underskud; men med hensyn til den bane, man vil bygge ude på Lundtoftesletten — hvor der foreløbig ikke er brug for nogen trafik, men det kommer naturligvis — kalkulerer man frejdigt i sin ansøgning til finansudvalget med, at den vil komme til at give overskud, når den har været i drift i nogle år. Jeg synes, at dette er noget selvmodsigende. Enten kan det ikke være rigtigt, at S-banerne giver underskud, når man tager forrentning og afskrivning i betragtning, hvad man altså efter min mening ikke

burde gøre, eller også er det økonomisk hasardspil at tage fat på at bygge Lundtoftebanen nu.

Jeg gentager, hvad jeg har sagt før, at jeg begriber ikke, at statsbanerne ikke interesserer sig mere for omgående at få moderniseret Hareskovbanen, som går i et stærkt udbygget område, et område, hvor man ved der er trafik, og at man ikke tager fat på at gennemføre i praksis loven om banen langs Køge Bugt, også et område, hvor man ikke behøver at vente på at der skal bosætte sig folk, som vil køre med toget, for folkene bor derude.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): I anledning af, at det ærede medlem hr. Aksel Larsen nu igen ligesom ved sagens anden behandling berører spørgsmålet om Lundtoftebanen, vil jeg gerne sige, at årsagen til, at statsbanerne regner med en økonomisk bedre stilling for Lundtoftebanen, end tilfældet er med de øvrige strækninger af S-banen, er, at der dér bliver tale om en stærkere benyttelse udad, end der er på de andre S-baner, sådan forstået, at de tog, som transporterer alle de mennesker — ca. 10 000 regner man med — der om morgenen skal ind til byen, i hovedsagen kører tomme udad, medens togene om eftermiddagen, når de samme mennesker skal transporteres hjem fra byen, som regel kører mere eller mindre tomme udefra. De tomme vogne, der skal transportere de mennesker tilbage fra byen, som er kommet ind om morgenen, vil altså blive belagt med dem fra den polytekniske læreanstalt, der skal ind til byen om eftermiddagen. Det er derfor, statsbanerne er kommet til det resultat, at det skulle være en væsentlig bedre forretning med Lundtoftebanen end med nogen anden strækning, når området derude ved Lundtofte engang er helt udbygget.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Jeg erkender, det var en forklaring — jeg skal lade være med at sætte to små bogstaver foran ordet forklaring. Det, vi har fået at vide hidtil, er, at grunden til, at S-banerne efter statsbanernes mening giver underskud, er, at der er så mange kortrejsende. Jeg vil tro,

[Aksel Larsen.]

at de, der skal ud til Lundtoftesletten om morgenen og hjem derfra om aftenen, vil rejse på kort, og statsbanerne har jo erklæret, at kortrejserne giver underskud. Jeg kan derfor ikke se, at der er stor chance for, at denne bane kommer til at svare sig økonomisk bedre end de andre baner. Misforstå mig ikke, jeg er ikke modstander af Lundtoftebanen, men så længe det ikke har behaget statsbanerne at bringe nærtrafikken i orden dér, hvor der i øjeblikket er brug for og længe har været brug for en forbedret nærtrafik, synes jeg ikke, at man skulle forhaste sig med at bygge Lundtoftebanen.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ligger i sagens natur, efter de priser, der er på kort, at statsbanerne ikke tjener det samme på kortrejsende som på billetrejsende. Men det er givet, at man kan få kortrejsende — selv om det er til en billigere pris — til at rejse i de ellers tomme vogne, ville der blive en bedre økonomi derved.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 155 stemmer mod 6; 4 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i lov om oprettelse af et kreditinstitut for fiskerierhvervet.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5237, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1167).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 134 stemmer; 27 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om radiospredning.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5283).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 93 stemmer; 65 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring i færdselsloven.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4658, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1119).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Peter Ravn: Da lovforslaget var til anden behandling, gav jeg på mindretallets vegne udtryk for, at man burde gennemføre en