

## 84. møde.

Onsdag den 15. april kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om statsgaranti for lån optaget af det færøske hjemmestyre m. v.*

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til statsbanelov.*

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændringer i lov om distriktsjordemødre.*

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om udbygning og ombygning af åndssvageinstitutionen Lillemosegård med Gammelmossehus.*

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Finansministeren (Kampmann):** Jeg skal have den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om statsgaranti for lån optaget af det færøske hjemmestyre m. v.*

Under forhandlinger i marts 1959 har repræsentanter for det færøske landsstyre over for regeringen redegjort for behovet for investeringer på Færøerne i 5 års perioden fra 1. april 1959 til 31. marts 1964. Det samlede behov for offentlige og private investeringer er anslået til ca. 190 mill. kr. For de offentlige investeringers vedkommende er der tale om sygehusbyggeri, skolebyggeri, havneanlæg, vejanlæg og bygning af el-værker, medens de private investeringer fortrinsvis består i en udbygning af den færøske fiskerflåde.

På grundlag af gældende lovgivning og praksis vil finansieringen af dette investeringsprogram belaste statskassen med godt 1/4 af det totale beløb i form af lån eller

tilskud, medens den færøske landskasse må bære ca. 1/5, fortrinsvis i form af tilskud. Landskassens andel vil således udgøre 8-9 mill. kr. årlig, hvoraf ca. halvdelen vil kunne dækkes af de løbende indtægter. Restbeløbet må tilvejebringes gennem lån, som fortrinsvis må optages på det danske kapitalmarked. Det vil imidlertid være en nødvendig forudsætning herfor, at statskassen påtager sig garanti for forrentning og tilbagebetaling af de pågældende lån.

Der har under forhandlingerne med landsstyret været enighed om, at garantien skulle omfatte lån, der optages til anlæg af havne og veje samt til støtte til bygning af skibe.

Landsstyret vil forud for hvert finansår over for regeringen redegøre for de formål, hvortil lånegarantien ønskes udnyttet.

Inden for investeringsprogrammet er der regnet med 50 mill. kr. til bygning af fiskerfartøjer, heraf 35 mill. kr. til større lineskibe og 15 mill. kr. til mindre fartojer. Færøernes Realkreditinstitut, som yder lån op til 50 pct. af vurderingssummen, vil til gennemførelse af dette program samt til opfyldelse af allerede givne lånetilsagn have behov for i alt ca. 38 mill. kr., som må tilvejebringes ved salg af kasseobligationer. Disse må hovedsagelig finde afsætning på det danske marked, hvor realkreditinstituttet endnu ikke er kendt. Til imødegåelse af den heraf følgende risiko for en ugunstig kursdannelse vil det være nødvendigt, at staten yder garanti for obligationslånenes forrentning og tilbagebetaling. Under forhandlinger med Danmarks nationalbank om denne sag har nationalbanken givet tilsagn om at ville lette salget af obligationerne ved at give banker og sparekasser adgang til at belåne obligationerne i nationalbanken efter samme regler som obligationer udstedt af Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Byggeriets Realkreditfond og Provinsbankernes Realkreditfond.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til statsbanelov*. Når jeg har fundet anledning til at frem-

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

sætte forslag til ny lov til afløsning af den gældende lov nr. 336 af 27. juni 1946 med senere ændringslove, skyldes dette forskellige forhold, hvoraf jeg navnlig skal fremhæve følgende:

Loven af 1946 er gentagne gange blevet ændret, og forskellige faktiske ændringer i jernbanernes befordringsmæssige og tarifmæssige forhold gør en tilpasning af lovens bestemmelser naturlig.

Det er endvidere ønskeligt, at statsbanelovens bestemmelser bringes i så nær overensstemmelse som muligt med de to konventioner, der gælder for jernbanebefordring i international forbindelse, nemlig „International konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner“ og „International konvention om befordring af gods på jernbaner“.

Disse to internationale konventioner, der er tiltrådt af alle europæiske stater med undtagelse af Sovjetunionen, er i deres nuværende skikkelse trådt i kraft den 1. marts 1956.

Der er hidtil ved udformningen af den nugældende og de tidligere statsbanelove lagt vægt på, at de indenlandske bestemmelser i statsbaneloven, af hensyn til jernbanens brugere og dens personale, i så vid udstrækning, som forholdene tillader det, svarer til de internationalt gældende, og dette er fortsat ønskeligt.

Jeg har derfor under hensyn til ønsket om en ajourføring af lovens bestemmelser foreslået en række ændringer, som der nærmere er gjort rede for i bemærkningerne til lovforslaget, hvortil jeg tillader mig at henvise.

De ændringer, der er tale om, er for en stor del af formel eller redaktionel karakter og betyder ingen væsensforskel i forhold til det tidligere gældende.

Som eksempel på de ændringer, der foreslås, skal jeg nævne, at der ved internationale aftaler mellem jernbanerne er gennemført en reduktion af antallet af vognklasser ved personbefordring fra 3 til 2, som nu benævnes 1. og 2. klasse. Dette medfører ændringer, fordi der i den nugældende lov indenlandsk sondres mellem 1. klasse og fællesklasse og i forbindelsen med udlandet sondres mellem 1., 2. og 3. klasse.

Ud over disse ajourføringer gør visse

tekniske forhold ændringer i statsbaneloven aktuelle.

Jeg kan således nævne, at statsbanernes bestrebelse på i første række at betjene langvejstrafikken har forøget antallet af de såkaldte iltog, der ikke kræver hurtigtogs-billet, med det resultat, at forskellen mellem disse iltog og eksprestogene, som kræver hurtigtogsbillet, vanskeligt lader sig opretholde, hvorfor det hidtidige hurtigtogstillæg foreslås ophævet. Tiden er imidlertid ikke inde til at gennemføre dette uden videre, tværtimod gør statsbanernes forringede økonomi det ønskeligt at forøge indtægterne, navnlig for områder, hvor særlig lave takster har medført sådanne krav til materiel og personale, at udgifterne er vokset stærkt.

Lovforslaget indeholder derfor også en række forhøjelser af statsbanernes takster tagende sigte på at bringe disse i bedre overensstemmelse med landets almindelige pris- og lønniveau.

Med hensyn til de foreslåede forhøjelser vil jeg gerne indledningsvis anføre nogle tal til belysning af statsbanernes regnskabsmæssige resultater, således som det i øvrigt fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Går man tilbage til driftsåret 1953-54, vil det ses, at statsbanernes driftsindtægter dengang beløb sig til 459 mill. kr. og driftsudgifterne til 479 mill. kr. Der var altså et driftsunderskud på 20 mill. kr. Afskrivning og forrentning var i det pågældende driftsår henholdsvis ca. 17 og 29 mill. kr., således at statens tilskud i alt udgjorde 66 mill. kr.

For det sidst opgjorte driftsår, 1957-58, udgjorde driftsindtægterne 528 mill. kr. og driftsudgifterne 556 mill. kr., således at der fremkom et driftsunderskud på 28 mill. kr. Da afskrivning og forrentning i alt beløb sig til 68 mill. kr., blev tilskuddet for 1957-58 på i alt 96 mill. kr.

Der er således i den betragtede 5 års periode indtruffet en stigning i driftsudgifterne på 77 mill. kr., hvilket svarer til ca. 16 pct. Da driftsindtægterne i samme periode kun er steget 69 mill. kr., er der sket en stigning i driftsunderskuddet på 8 mill. kr. fra 20 til 28 mill. kr.

Når hertil kommer de væsentlige stigninger, der er sket i udgifterne til afskrivning og forrentning fra 46 til 68 mill. kr. som

[Ministeren for offentlige arbejder.]

følge af en række nyanlæg og nyanskaffelser af rullende materiel og færger, vil det sige, at statens tilskud som nævnt er vokset fra 66 til 96 mill. kr., altså med 30 mill. kr.

Stigningen i driftsudgifterne, der, som jeg lige har nævnt for den betragtede periode, udgør 77 mill. kr., skyldes for den ganske overvejende del en forøgelse af statsbanernes lønningsudgifter. Disse udgjorde i 1953-54 300 mill. kr., men er for driftsåret 1957-58 steget til 360 mill. kr., d. v. s. med 60 mill. kr.

At det trods en stigning i lønudgiften på 60 mill. kr. har været muligt at holde stigningen i statens tilskud til driften på 30 mill. kr., skyldes ikke mindst, at der fra statsbanernes side er foretaget meget væsentlige rationaliseringsundersøgelser og i de senere år gennemført en række moderniseringer og rationaliseringsforanstaltninger. Det drejer sig ikke alene om overgangen fra dampdrift til dieseldrift, en foranstaltning, der, når den er fuldt gennemført, vil medføre en årlig besparelse på ca. 57 mill. kr. (på nuværende tidspunkt er man nået ca. halvvejen), men også mange andre områder er berørt. Hvad sporvedligeholdelsesarbejdet angår har man således dels gennem en forstærkning af sporene på de stærkest trafikerede linjer, dels ved at tage sporvedligeholdelsesmaskiner i brug opnået en bedre vedligeholdelsestilstand med mindre indsats af mandskab.

Der er i det hele taget foretaget betydelige bestræbelser for at sikre, at kun den nødvendige personalestyrke beskæftiges på arbejdspladserne, og specielt på landstationerne, hvor udviklingen medfører trafiknedgang, men hvor sikkerhedstjenesten hidtil har nødvendiggjort et i forhold til indtjeningsmulighederne ret stort personalebehov, er der iværksat særlige foranstaltninger til lukning af stationerne uden for normal arbejdstid. Dette kan ske uden større investeringsudgifter, hvis stationen helt kan frigøres for sikkerhedstjeneste, men ellers ved automation af signalsystemet eller, hvis stationen også skal bruges som krydsnings- eller overhalingsstation, ved fjernstyring. Betjente overkørsler erstattes af advarselslys, eventuelt suppleret med

automatiske bomme, og på stærkt trafikerede strækninger etableres automatiske blok-anlæg som erstatning for mekaniske, der er dyre i betjeningsudgifter.

Der er etableret ca. 100 lastbilruter til erstatning af de i personlemæssig henseende meget kostbare godstog, der betjente landstationerne, og herved har kunderne samtidig med, at der er sparet meget store beløb, fået en bedre betjening. Rutebiler er indsat som erstatning for svagt benyttede tog, hvor jernbane og landevej løber nogenlunde parallelt.

Endvidere er der påbegyndt en modernisering af arbejdet på pakhuse og af stykgodsbefordringen i det hele taget bl. a. med anvendelse af gaffeltrucks og lastpaller; der sker en centralisering af signalområdets værksteder og lagre, og i de to store maskinværksteder har rationaliseringsbestrebelse været i gang i flere år.

Også administrationen gennemgås. Der er gennemført en ny godsregnskabsordning i forbindelse med indførelse af nyt, mere moderne fragtbrev. Der er indført et nyt abonnementskortsystem, og arbejdsgangen i praktisk taget alle administrationskontorer, større rejsebureauer og i centralværkstedernes kontorer er undersøgt med henblik på forenklet administration, lettere arbejdsgang, hurtigere sagespedition og mindre personaleforbrug. Dette arbejde, der stadig står på, har eksempelvis medført, at der i de seneste år er nedlagt 1 trafiksektion, 1 banesektion, 1 signalsektion, 3 oversignalmesterområder og 10 signalformandsstrækninger. I selve centraladministrationen arbejdes der bl. a. på overgang til anvendelse af moderne kontormaskiner; betydelige arbejdsområder — foruden statistiske opgaver f. eks. delvis godsafregning, godsvognsafregning, pensions- og lønningsudbetaling — er allerede bearbejdet og udføres på hulkortmaskiner, og der er undersøgelser i gang med opgaver som lagerkontrol, personafregning m. v., ligesom det i øvrigt er tanken at gå over til anvendelse af moderne elektroniske maskiner, så snart mulighederne herfor er til stede, og besparelserne ventes da at blive væsentlig større. Hele statsbanernes regnskabssystem er taget op til revision med henblik på, at det kan bearbejdes på moderne kontormaskiner;

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der påregnes herved opnået såvel et mere overskueligt regnskab som personalebesparelser.

Samtlige disse foranstaltninger har i nævnte 4 års periode givet en personalebesparelse på ca. 1 300 mand. At denne personalebesparelse skyldes rationalisering og moderne driftsformer — og ikke trafiknedgang — kan ses deraf, at medens der i 1953-54 blev anvendt 2,97 mand pr. præsteret 100 000 vognakselkilometer, var tallet i 1957-58 nede på 2,73 (i 1938-39 var det på 3,18).

Som nævnt har den besparelse, som således er opnået ved rationalisering og modernisering, ikke været tilstrækkelig til at dække forøgelsen i lønudgifterne, og så er der endda kun tale om lønudgifterne til og med driftsåret 1957-58. Siden da har vi fået lønningsloven af 7. juni 1958, der for statsbanernes vedkommende har medført en lønstigning på gennemsnitlig ca. 10 pct., og nu fra 1. april har januarpristallet medført en forhøjelse af dyrtidstillægget på 2 portioner, svarende til en forøget lønudgift for statsbanerne på ca. 8 mill. kr. årlig. Det vil derfor være umuligt, selv om moderniserings- og rationaliseringsbestrebelseerne fortsættes, alene herigennem at skaffe dækning for de forøgede udgifter. Derfor må en forhøjelse af statsbanernes takster anses for nødvendig.

De sidste almindelige forhøjelser af statsbanernes takster er foretaget i efteråret 1954 for persontaksternes vedkommende og i foråret 1955 for godstaksterne og for overførsel af motorkøretøjer på overfarterne.

I tidsrummet siden disse takstforhøjelser er der sket ikke uvæsentlige stigninger i landets almindelige pris- og lønniveau. Detailpristallet, der for oktober 1954 var 382 points med 1914 som basisår, er således nu for januar 1959 beregnet til 448, d. v. s. en stigning på 66 points eller godt 17 pct.

Alt taget i betragtning må det derfor være rimeligt og naturligt ved en takstforhøjelse at give statsbanerne nogen kompensation for de indtrufne udgiftsstigninger.

De vigtigere af de foreslåede takstforhøjelser er for *personbefordringens* vedkommende en forhøjelse af grundtaksterne for billetter fra 14,7 til 18 øre pr. km på 1. klasse og fra 9,8 til 12 øre pr. km på 2. klasse.

Beregningsmåden for dobbeltbilletter ændres imidlertid således, at disse fremtidig sættes til 1,5 gange enkeltbilletsprisen mod nu 1,7 gange, hvorved rabatten på dobbeltbilletter stiger fra 15 pct. til 25 pct. Forholdet mellem enkelt- og dobbeltbilletsprisen er som bekendt ikke fastsat i loven, men er efter § 57 som hidtil henvist til nærmere fastsættelse i befordringsreglementet.

De nævnte forhøjelser af grundtaksterne betyder en forhøjelse af enkeltbilletspriserne på godt 20 pct., for dobbeltbilletspriserne på ca. 8 pct.

Som nævnt vil det hidtidige hurtigtogstillæg for befordring med lyntog og ekspres-tog imidlertid bortfalde, og dette bevirker i alle de tilfælde, hvor der hidtil er betalt hurtigtogstillæg, en væsentlig afsvækkelse af forhøjelsen for enkeltbilletter og for dobbeltbilletter endog en lille nedsættelse.

Endvidere foreslås en forhøjelse af abonnementskortpriserne med ca. 15 pct. Det må herved tages i betragtning, at uge- og månedskort til rejser mellem bestemte stationer er særdeles billige i forhold til billetspriserne, og der vil selv med den foreslåede forhøjelse stadig være tale om en rabat på månedskort på i gennemsnit ca. 65 pct. i forhold til billetsprisen. Det kan således nævnes, at for driftsåret 1957-58 var den beregnede gennemsnitsindtægt pr. personkm for billetter 8,36 øre på 2. klasse, men for månedskort på 2. klasse kun 3,02 øre, og de foreslåede takstforhøjelser vil kun ændre dette forhold uvæsentligt.

En forhøjelse af prisen for de nævnte strækningskort er særlig påkrævet, fordi antallet af kortrejsende, der tidligere ikke var større, end at de kunne befordres i de forhåndenværende tog, nu er steget så stærkt, at det i mange tilfælde er disse rejsende, som betinger toggangens størrelse.

Rejsegodstaksterne agtes ikke forhøjet; derimod påtænkes nogen forhøjelse af fragten for befordring af cykler.

Taksterne for overførsel af motorkøretøjer på de indenlandske færgeoverfarter agtes forhøjet således, at det samlede, hidtidige provenu forøges med ca. 10 pct., gennemført på den måde, at der for personbiler og busser indføres højere takster ved overførsler i sommertiden (juni-august) ud fra den betragtning, at størrelsen af færgeberedskabet i det væsentlige er betinget af

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

den spidsbelastning, der forekommer i disse måneder, således at overfartens kapacitet i betydeligt omfang er mindre vel udnyttet resten af året. Samtidig med forhøjelsen vil man gå over til at tarifere køretøjerne efter længde i stedet for efter vægt, hvilket forekommer mere rationelt. For lastbiler og det på disse befordrede gods vil taksterne blive forhøjet med ca. 10 pct. hele året.

Inden for *godsbefordringen* foreslås stykgodstaksterne forhøjet med ca. 20 pct., for mindre fragtstykgodssendinger, hvor terminalomkostninger spiller en stor rolle, dog noget mere.

For vognladningsgods gennemføres den ændring, at vognladningsklassernes antal reduceres fra 7 til 4. Samtidig foretages en forhøjelse på gennemsnitlig ca. 10 pct.

På grund af sammenlægningen af takstklasserne vil forhøjelserne for de enkelte af de hidtidige takstklasser variere mellem 5 og 12 pct., for en enkelt klasse, nemlig den billigste, bliver forhøjelsen dog ca. 20 pct.

Taksterne for befordring af levende dyr forhøjes med ca. 10 pct.

For banepakker ophæves den hidtidige nærzone (afstande indtil 120 km), således at taksterne bliver ens for alle afstande.

Som bekendt udbringes banepakker gratis til adressaterne, og de stadigt stigende udgifter ved denne udbringning motiverer en forhøjelse af taksterne.

Endelig foreslås i lovens § 59, stk. 2, hjemmelen til i tilfælde, hvor driftens økonomi måtte gøre det ønskeligt, at nedsætte godstaksterne, ændret fra 25 pct. til  $33\frac{1}{3}$  pct. I og for sig vil en hvilken som helst grænse her være mere eller mindre vilkårlig, idet statsbanernes selvomkostninger ved en bestemt transport uden videre vil betegne det minimum, under hvilket taksterne ikke må nedsættes. Disse selvomkostninger er imidlertid meget forskellige, således at der for nogle transportere ikke vil være nogen begrundelse for takstnedsættelser, medens der for andre — f. eks. hvor tomløb af vogne kan udnyttes, eller hvor det drejer sig om massetransporter, eventuelt i hele tog — på fuldt ud forretningsmæssig basis kan ydes betydelige nedsættelser for at erhverve eller bevare disse transportere. Det er imidlertid mit indtryk, at en procentsats ønskes

opretholdt i loven. Derfor er den ikke slettet, men den er som sagt forhøjet til  $33\frac{1}{3}$ . Denne forhøjelse må også ses på baggrund af ikke alene de foreslåede takstforhøjelser, men også, at en således udvidet beføjelse vil muliggøre, at der i visse tilfælde vil kunne opnås godkendelse fra de stedlige myndigheder og virksomheder med hensyn til en sidebanes nedlæggelse, idet det vil blive muligt at tilbyde en „omvejs“-befordring, der ikke eller i hvert fald kun i ringe grad medfører forøgede udgifter for forsenderne.

Under forudsætning af uændret trafik vil der ved de foreslåede takstforhøjelser opnås følgende omtrentlige merindtægter:

For *personbefordringen* ca. 14 mill. kr. for enkeltbilletter og ca. 8 mill. kr. for dobbeltbilletter, d. v. s. i alt ca. 22 mill. kr.

Bortfaldet af hurtigtogstillægget betyder en indtægtsnedgang på ca. 6 mill. kr., således at det samlede provenu af forhøjelsen af billettaksterne kan anslås til ca. 16 mill. kr.

Forhøjelsen af abonnementskorttaksterne er beregnet til ca. 4 mill. kr., således at den totale merindtægt for personbefordringen andrager ca. 20 mill. kr.

For *godsbefordringen* kan provenuet anslås til ca. 10 mill. kr. for stykgods, ca. 10,5 mill. kr. for vognladningsgods inklusive levende dyr og ca. 1,5 mill. kr. for banepakker, d. v. s. i alt ca. 22 mill. kr.

For motorkøretøjer på overfarterne anslås forhøjelsen til ca. 2,5 mill. kr., hvor efter det samlede merprovenu kommer op på ca. 44,5 mill. kr.

Ved en takstforhøjelse må der imidlertid altid regnes med nogen trafikafvandring, hvis størrelse dog ikke lader sig nøjere anslå. Man må derfor gå ud fra, at statsbanernes effektive provenu af takstforhøjelserne bliver en del lavere end de anslåede ca. 44,5 mill. kr.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale det foreliggende forslag til ny statsbanelov til det høje tings velvillige og hurtige behandling.

**Indenrigsministeren (Søren Olesen):** Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om distriktsjordemødre.*

Forslaget går ud på at foretage regulering