

**Søren Andersen:** Det er ikke, fordi jeg skal forlænge debatten synderligt, men jeg synes alligevel, jeg har et par bemærkninger, jeg vil fremføre til ministerens udtalelse. I kommissionen var der almindelig enighed om at forhøje procenten med 1; det var ikke, som jeg i hvert fald mener at have hørt ministeren sige, en halv procent. Det var regeringen og socialdemokratiet også indstillet på. Da vi kom længere frem og lovforslaget lå på folketingets bord, har vi altså forinden fået denne halve procent, gennem hvilken der samles penge op. Da vi på det tidspunkt ønskede en oversigt over finansieringen, trøstede man os med, at der var penge nok. Vi kan også se, og det er sagt i lovforslaget, at der er bundet penge til formålet, og der opkræves jo stadig væk løbende penge dertil. Vi har altså faktisk bundet penge til formålet to år frem. Dette er min begrundelse, når jeg siger, at ændringen faktisk betyder, at vi bruger loven som en ren skattelov til pengeopsugning. Jeg kan da ikke nægte, at jeg er meget betænkelig ved at ændre princippet, selv om jeg nok hørte ministerens forsvar. Princippet i selve bidraget er faktisk, som vi har været enige om, en ny, moderne og handy form for et kontingent, og det princip føler jeg i høj grad forfusket. Derimod er der enighed om, at vi i høj grad kan tale om bundgrænseproblemet, men jeg er meget betænkelig ved, at man faktisk bruger denne lov som en ren skattelov og forfusker det egentlige princip.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Niels Mørk:** Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Første næstformand (From):** Da der foreligger indstilling fra grupperne, skal jeg allerede i indeværende møde lade foretage valg af det udvalg, som det nu blev besluttet at nedsætte.

Man gik altså til;

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændring i lov om invalide- og folkepension. (Om forhøjelse af invalide- og folkepensionsbidraget m. v.)*

og

*forslag til lov om ændring i lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Om pensionstillæg).*

Valgt blev: *Niels Mørk, Holger Eriksen, Ove Hansen, Egon Jensen, Camma Larsen-Ledet, Hans Lund, Carl Nielsen, Astrid Skjoldbo, Søren Andersen, Henry Christensen, P. E. Eriksen, Jacob Sørensen, Asger Jensen, Clara Munck, Ellen Strange Petersen, Baunsgaard og Gunhild Due.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i postloven.*

(Lovforslaget (nr. 98) findes i tillæg A. sp. 1249, fremsættelsen i tidenden sp. 2409).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den sidste på dagsordenen opførte sag, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.*

(Lovforslaget (nr. 99) findes i tillæg A. sp. 1243, fremsættelsen i tidenden sp. 2413).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Kaj Rasmussen:** De lovforslag, vi nu skal i gang med første behandling af i det høje ting, har ikke helt samme rækkevidde som de øvrige lovforslag, vi har haft til behandling i tinget i dag. Alligevel er der god grund til at gøre nogle bemærkninger om lovforslagene. Baggrunden for den højtærede ministers fremsættelse af disse lovforslag ligger først og fremmest i to ting: for det første store udgiftsstigninger på linje med erhvervslivets i almindelighed og for det andet ønsket om, at postvæsenet i det store og hele får tilstrækkelig mulighed for at hvile i sig selv. Dette sidste er forhåbentlig et synspunkt, alle forstår og alle kan anerkende.

Post- og telegrafvæsenet tilsammen er en

## [Kaj Rasmussen.]

ganske god forretning med pænt overskud. Regnskabet for finansåret 1964-65 kan efter det foreliggende talmateriale slutte med et overskud på omkring 75 mill. kr., og i denne sammenhæng er det ganske interessant at kunne sige, at post- og telegrafvæsenet bl. a. som følge af dygtige rationaliseringer siden midten af 1920'erne har kunnet afgive henimod 1/2 milliard kr. til statskassen som driftoverskud, efter at et lignende beløb er anvendt til renter og afskrivning. Dette kunne naturligvis umiddelbart benyttes som argument for — således som det også er gjort ved tidligere debatter her i det høje ting — at der ikke er tilstrækkelig saglig begrundelse for takstændringer i postloven. Men så enkelt er det jo ikke, og ud fra en erkendelse af, at der før eller senere kan blive tale om at adskille post- og telegrafvæsenets tjenestegrene — tanker i så henseende er vel i høj grad realistiske — vil det jo også være det sundeste, at man giver tjenestegrenen post den bedste udgangsposition, for det er aldrig rart at starte en tilværelse med lommemesmerter; det kan på et senere tidspunkt komme til at svie meget hårdt, og sandheden er jo den, at selv om post- og telegrafvæsenet tilsammen er en ganske god forretning, kan tjenestegrenen post ikke stå alene.

Som det fremgår af den højtærede ministers fremsættelsestale, vil tjenestegrenen post møde med et underskud, selv om vi ser bort fra de pr. 1. januar i år forhøjede lønninger, der betyder en årlig merudgift på omkring ved 34 mill. kr. Herudover vil der være øgede lønudgifter til ikke-tjenestemænd, postbefordring o. s. v., og der er altså en ganske god baggrund for den højtærede ministers lovforslag. Det er rimeligt, at der gives muligheder for at skaffe dækning, således at der bliver et klart udtalt forhold mellem udgifter og indtægter.

De foreslåede ændringer er beregnet til at give en samlet årlig merindtægt på ca. 67 mill. kr., selvsagt forudsat at det foreliggende lovforslag vedtages uændret. Forhøjelsen af takster og gebyrer skulle give ca. 53 mill. kr., forhøjelserne ad administrativ vej ca. 14 mill. kr., altså tilsammen de førnævnte ca. 67 mill. kr.

Forhøjelserne på de forskellige områder

er ikke af den højtærede minister foreslået med den samme procentsats for alle takster, idet ministeren har valgt det helt naturlige udgangspunkt, at de største forhøjelser af taksterne skal hvile på de forsendelsesarter, der er mest tabgivende og mest arbejdskrævende. Det er da så ganske givet en ting, der kun kan vække tilfredshed, og dette synspunkt understreger netop et forretningsmæssigt sundt og rimeligt ståsted. Skulle der imidlertid under sagens behandling fra andre ærede ordføreres side blive fremsat tanker, der peger i retning af en anden fordeling, så er det da ikke anderledes, end at mit parti er villigt til at kigge på tingene for at nå frem til det rigtige, men slutresultatet skulle jo under alle omstændigheder gerne blive tallet 67 mill. kr.

Ved tidligere behandlinger af postloven i det høje ting har jo navnlig avisportoen givet anledning til mange og stærkt følelsesmæssige betragtninger, simpelt hen af den grund, at den daværende ordfører for partiet venstre, det tidligere medlem hr. N. Chr. Christensen, var knyttet til pressen og pressens organisationer. Jeg skal da være den første til at erkende, at avisportoen naturligvis spiller en stor rolle for avisernes driftsudgifter, og den stigning, der nu kommer, vil også gøre det, men det er ganske overdrevet, når det fremstilles på den måde, at bladdøden måske ligefrem kunne hindres, hvis distribueringen over postvæsenet blev undtaget fra at følge med op, når almindelige udgiftsstigninger i tjenestegrenen betinger det.

Jeg skal ikke forcere en ny debat om hele dette problem. Blot vil jeg i al stilfærdighed understrege, at avisportoen i det væsentlige kun er en meget lille eller rettere sagt en mindre detalje i forbindelse med spørgsmålet om det ulykkelige i, at så mange aviser, som tilfældet jo vitterlig er, ikke kan klare sig og må gå ind. Det er helt andre faktorer end avisporten, der spiller ind, og det ved jo alle, der gennem længere eller kortere tid har beskæftiget sig med pressens problemer. Bladdøden er både et nationalt og et internationalt fænomen med mange nuancer, og disse mange nuancer er meget nøje forbundet med den strukturændring, der i øvrigt sker i alle lande. Jeg kan godt se, at folkestyret i almindelighed ikke vinder ved bladdøden, men det er som sagt ikke

[Kaj Rasmussen.]

avisportoer, der er den væsentlige årsag til denne tingenes tilstand.

Generelt må jeg sige, at det står mig helt klart, at enhver takstforhøjelse vil få konsekvenser for vort erhvervsliv. Takstforhøjelser er jo i deres væsen omkostningsfordyrende, men behøver vel ikke at være det i alle situationer. Gennem rationalisering og andre forholdsregler er der vel en lille mulighed for, at prispolitikken kan blive fornuftig — men det skal jeg lade ligge ved denne lejlighed. Derimod vil jeg gøre et par bemærkninger om den rationalisering, jeg er meget glad for finder sted inden for post- og telegrafvæsenet. Det gælder på en meget lang række områder, hvoraf jeg bare skal trække et par enkelte frem.

Jeg mener, det forholder sig sådan, at vort postvæsen i almindelighed har ord for at være velvilligt, og det er jo ikke uden grund. Der er gjort meget for inden for en forsvarlig økonomi at imødekomme publikums krav om en førsteklasses behandling, og det kan vel også med rette siges, at vort postvæsen i så henseende ligger over, hvad mange andre lande byder på — jeg behøver vel bare at pege på brevstemmesagen fra Italien og det italienske postvæsens manglende hurtighed i denne sag.

For ganske nylig er der indført en adskillelse i behandlingen af 1. klasses og 2. klasses post dels for at få post til højere takst frem hurtigst muligt, dels for ved henlæggelse af post til lavere takst — og her tænkes jo først og fremmest på tryksager — til behandling i de trafiksvage timer at opnå en bedre udnyttelse af personale og materiel.

Der er jo også sket det, at den tidligere stedfindende postomdeling på de såkaldt skæve helligdage er bortfaldet. Der er herved sparet meget store summer ved undgåelse af tjeneste i forbindelse med stort set betydningsløse helligdagsomdelinger.

Flyvemaskiner er også taget i brug til indenlandsk postbefordring: Nordjylland i 1963 og Natjyden 2 København-Billund fra

1. marts i år. Herved får hele Jylland morgenomdeling af den sene aftenpost fra København og dele af Sjælland, og tilsvarende forhold gælder i modsat retning.

Jeg kan i den forbindelse nævne — og det er vistnok meget interessant at få at vide — at 80-90 pct. af brevposten foreligger til morgenomdeling overalt i landet, og det må vel også betyde, at interessen for og kravet om indførelse af eftermiddagsomdeling overalt i nogen grad har tabt i betydning.

I løbet af de sidste tre år er mere end 600 landpostruter blevet motoriseret, og jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om han er i stand til at oplyse, hvor mange ruter der endnu kan og vil blive motoriseret.

For at formidle kontakten mellem postvæsenet og dets kunder er der for ganske nylig oprettet en særlig kundetjeneste, der søger at koordinere kundernes og postvæsenets fælles interesser. På større steder, hvor postmængden begrunder det, er der etableret mekaniske sorteringsanlæg. Jeg mener vitterligt, der er sket meget inden for postvæsenet, som fortæller, at alle ansvarlige har øje for rationaliseringsmuligheder og er villige til at rationalisere, hvor det er muligt.

Selv med de takstforhøjelser, der nu foreslås, er posttaksterne herhjemme holdt på et niveau, der nok kan være rimeligt i forhold til den almindelige prisstigning i øvrigt. Havde ministeren villet følge med den almindelige prisstigning i sit forslag, ville portoen for breve inden for første vægtsats blive ca. 55 øre, hvor den, i hvert fald indtil dette øjeblik, er 35 øre og kun ønskes forhøjet til 40 øre. Danmark har da også den billigste porto i Norden og har en vægtgrænse for første vægtsats på 50 g, hvor de andre lande kun har 20 g.

Til slut vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om der er nyt at meddele i forbindelse med det problem, det ærede medlem hr. Poul Nilsson rejste, da postloven sidst var til behandling i det høje

[Kaj Rasmussen.]

ting, nemlig spørgsmålet om brevsamlingskasser, hvis formål var det naturlige at fremme rationaliseringsbestrebelseerne i tjenestegrenen post. Jeg ved udmærket godt, at der kan siges meget for og imod denne tanke, men jeg har af tingets forhandlinger forstået, at den højtærede minister var sin det at undersøge spørgsmålet i enkeltheder.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige og hurtige behandling.

Forslaget til lov om ændringer i statsbaneloven har for så vidt det samme sigte som ændringerne i postloven, nemlig i nogen måde at skaffe dækning for statsbanernes øgede udgifter — en i sig selv saglig motivering for en forhøjelse af taksterne.

Den højtærede minister har i sin fremsættelsestale gjort opmærksom på, at regnskabsresultatet for den forløbne del af indeværende driftsår, fra april til udgangen af december 1964, udviser et driftsoverskud på 28,9 mill. kr., der, når beløb til afskrivning og forrentning medregnes, giver et statstilskud på 80,4 mill. kr. For den tilbageværende del af regnskabsåret er det klart at forhøjelsen af tjenestemandslønningerne betyder en betydelig merudgift, nemlig godt 4 mill. kr. om måneden eller ca. 50 mill. kr. på et år.

Hertil kommer, at statsbanerne som følge af det for længst offentliggjorte pristal vil få yderligere ca. 11 mill. kr. i lønomkostninger til månedslønnede medarbejdere i 1965-66, og det er vel heller ikke forkert at antage, at også overenskomstfornyelserne vil medføre stigninger af en eller anden størrelsesorden. Derfor må der takstforhøjelser til, da det er meget lidt realistisk at tro, at statsbanerne gennem yderligere rationaliseringer vil være i stand til at opveje de øgede lønudgifter. Men om dette forhold kan der jo siges mangt og meget og er der sagt mangt og meget her i det høje ting.

Den højtærede ministers lovforslag går ud på, at merindtægten bør fremkomme gennem forhøjelse af taksterne for billetter, abonnementskort, banepakker, stykgods og vognladningsgods. Alle disse forhøjelser skulle give i alt 42,5 mill. kr. Jeg skal være den første til at erkende, at det drejer sig

om mange penge, som ganske givet pålægger såvel den enkelte borger som erhvervslivet byrder, men den højtærede minister har, så vidt jeg kan bedømme det, ikke andre muligheder end at foreslå forhøjelser på taksterne. Det kan i hvert fald ikke være realistisk at tro, at statsbanernes store årlige udgifter alene skulle tages over skatterne.

I pressen og i offentligheden vil takstforhøjelserne få en fin placering i den almindelige diskussion, og det er da også klart, at mange ord vil falde herom. Det får mig til at tænke på, at jeg egentlig aldrig rigtig har bemærket, at pressen eller offentligheden i almindelighed hæfter sig så meget ved, hvad f. eks. spritbilisterne koster samfundet, nemlig fængselsudgifter til 4,5 mill. kr., og skader som følge af ulykker forårsaget af spritbilister medfører en udgift på 25 mill. kr. Disse tal er jo pr. år, og det er mere end det tredobbelte, mere end det tredobbelte af statsbanernes driftsunderskud i det sidst forløbne driftsår. Her mener jeg personlig at pressen kunne leve op til sit erklærede mål og være opinionsdannende derved, at den i langt højere grad beskæftigede sig helt tydeligt og klart med dette forhold.

I forbindelse med takstforhøjelserne er der heldigvis, håber jeg da, ting, som statsbanernes kunder vil forstå at værdsætte. Jeg tænker her på månedskortene, der nu får samme status som 10 dages kortene, således at månedskortene også skal være gyldige til de af statsbanerne drevne automobilruter. I stedet for weekendbilletter indføres der ifølge lovforslaget dobbeltbilletter med 3 dages gyldighed. Jeg tror, det er en god foranstaltning, hvorigennem en væsentlig del af rejselivet vil blive gjort mere fleksibelt.

Statsbanerne skal være en forretning, der drives efter fornuftige forretningsmæssige principper, men statsbanerne har efter min opfattelse en anden og større mission. Befolkningen må lære — og mange politikere bør bidrage til, at befolkningen modtager denne lære positivt — at statsbanerne skal tilgodese både sociale, kulturelle og erhvervsmæssige formål. Jeg har for mit vedkommende den største tillid til, at statsbanernes ledelse forstår at leve op til dette ikke betydningsløse formål.

[Kaj Rasmussen.]

Jeg skal slutte med at sige, at mit parti meget gerne vil anbefale statsbaneloven til det høje folketings hurtige og velvillige behandling.

**Holmberg:** De to af den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte lovforslag gælder jo ændringer i statsbaneloven og ændringer i postloven. Det drejer sig stort set om ændringer af taksterne i opadgående retning. Det er vel nok en lille del af denne såkaldte buket, som vi har drøftet i dag, men det skal også erkendes, at vi har set lignende forslag før under lignende situationer.

Motiveringen for begge lovforslag er, at der er underskud, og hvad der ikke er, vil der komme senere; der henvises til lønforhandlinger, lønforhøjelser o. s. v. Motiveringen er egentlig god nok, men så må med det samme det spørgsmål melde sig, om forhøjelserne er lagt på de rette steder. Det er naturligvis rigtigt, at dette egner sig bedst til udvalgsbehandling, hvor vi kan se nøjere på tingene. Jeg havde egentlig tænkt mig at sige noget mere, men det er, ligesom om tidspunktet ikke er så godt egnet dertil, så de spørgsmål, jeg havde at stille, tror jeg jeg vil vende tilbage til under udvalgsbehandlingen.

Det er klart, at jeg skal undlade at læse de forskellige forhøjelser op — de er kendt af ministeren, og de er kendt af os, der har læst lovforslagene — men en enkelt bemærkning skal alligevel med her; det er i forbindelse med den foreslåede forhøjelse af portoen for dagbladene. Den er efter min mening lidt voldsom. Ministeren vil sikkert hertil svare, at på dette område ligger det største arbejde for postbudene. Der er dog nok grund til at gøre opmærksom på, at arbejdet nok var lidt større før end nu, da motoriseringen er kommet et godt stykke frem. Sidste gang vi drøftede postloven, havde vi egentlig den samme diskussion også med hensyn til dette område.

Jeg tror, det er svært at gøre op, for hvis postvæsenet ikke havde aviserne og alligevel skulle bringe den øvrige post ud, tror jeg det hele taget i betragtning, at det ville blive meget, meget dyrt. Vi ser jo, at avisindtægterne er store beløb; for 1964-65 var det ca. 40 mill. kr., og de

foreslåede forhøjelser skulle andrage ca. 7 mill. kr. Det er alligevel en stigning på ca. 15 pct., altså en relativt stor stigning. Det er rigtigt, som den højtærede minister gør opmærksom på, at sidste gang vi drøftede portoforhøjelser, blev det nævnt, at der var underskud fra sidste gang, og det er, ligesom om dette knap nok er ført à jour. Jeg tror, det er rimeligt, at vi særligt drøfter forslaget om forhøjelse af avisportoen.

Så gør ministeren opmærksom på den forbedring, der er sket i forbindelse med motoriseringen af pakkeomdelingen. Det er selvfølgelig rigtigt. Mit spørgsmål til ministeren bliver da, hvor langt vi egentlig er fremme, eller hvor langt vi er tilbage. Så venter jeg ministerens svar derpå.

De samlede takstforhøjelser anslås at ville indbringe 66,9 mill. kr., og mit parti har ikke taget stilling, hverken til det rimelige i beløbsrammen eller til de enkelte områder, men selvfølgelig kan vi erklære os villige til at drøfte alt dette i det udvalg, der kommer.

Jeg går så over til at tale om ændringerne i statsbaneloven og de takstforhøjelser, der dér er tale om; de foreslås sat op over hele linjen; det gælder dog ikke med hensyn til biltaksterne over Store-Bælt; dér føjer ministeren — man kan næsten læse det mellem linjerne — stolt til, at der ikke skal ske nogen forhøjelse denne gang, men jeg vil lige gøre opmærksom på, at det manglede egentlig også bare, om der skulle komme en forhøjelse her, for taksterne er sandelig store nok i forvejen, og her er et af de områder, hvor vi i al fald ved at statsbanerne giver overskud.

Ministeren anførte i sin udførlige motivering ved fremsættelsen af lovforslaget, at forhøjelserne i sig selv er motiveret med de allerede indtrufne og de forventede stigninger i statsbanernes udgifter. Det er ikke første gang, vi bliver præsenteret for den begrundelse i forbindelse med det alt for store underskud i Danmarks største vognmandsforretning. Denne gang er det en ekstra regning på ca. 42,5 mill. kr. Sidste gang — var det ikke i 1961 eller i 1963? — var regningen på ca. 65 mill. kr. Jeg mindes, at ministeren dengang regnede med, at der ville komme balance og måske endda overskud. Det tør vel nok siges, at det var en fejlregning.

[Holmberg.]

Men hvor stort er egentlig underskuddet, når vi tager det hele i betragtning? Et regnskab kan åbenbart stilles op på forskellig måde. Ministeren anfører, at der fra april til udgangen af december 1964 var et driftsoverskud på 28,9 mill. kr. Men ser vi på det, der bliver tilbage, hvis vi ser på tallene for afskrivninger og statstilskud og de forhøjede lønudgifter, pristal, dyrtidsregulering o. s. v., hvor stort er så det egentlige underskud? Så kommer vi vel egentlig op på ca. 150 mill. kr. og i det kommende år måske endnu mere. Jeg vil tro, at det er noget i den størrelsesorden, det drejer sig om for underskuddet på de danske statsbaner. Tilbage bliver så, om det bare drejer sig om at komme med forslag om forhøjelser i folketinget, så forbrugerne kan betale.

Det er for mig et ret stort spørgsmål, og jeg vil komme med en enkelt betragtning herom i forbindelse med de to etater, især den sidstnævnte.

Ministeren nævnedes, at der er indhentet store udgiftsstigninger ved rationalisering, at der er klaret en hel del, og at der er opnået ret store resultater. Det er selvfølgelig rigtigt. Vi kan også sige, at selvfølgelig har statsbanerne rationaliseret, ellers ville det også være den eneste virksomhed i Danmark, der ikke har gjort det i de senere år. Men jeg erkender gerne, at jeg ikke tror, det er helt nok. Jeg tror endvidere, at vi har savnet planlægning. Her er jeg ganske enig med departementschef Erik Ib Schmidt, der bl. a. om denne sag i Information den 4. februar har skrevet — jeg beder om den højtærede formands tilladelse til at citere — det drejer sig om en artikel om økonomisk planlægning. Departementschefen skriver her:

„... og jernbanernes rationalisering og modernisering må tilrettelægges efter en samlet vurdering af transportbehovet og dets dækning med biler, baner, skibe og fly, også takster og afgifter kommer her ind i billedet“.

Jeg vil gerne tilføje, at jeg er ganske enig med departementschefen. Det er, ligesom vi mangler en samlet vurdering af transportbehovet. Her kniber det i allerhøjeste grad for de danske statsbaner og for privatbanerne; måske kan vi også tage

ministeren med. Det tjener ikke noget formål at begynde at nævne visse sidelinjer i øjeblikket, men ministeren ved jo, at der er mange af disse linjer, der ikke kan bestå. Jeg vil tro, at den højtærede minister er enig med mig heri. Men det er, ligesom der sker for lidt, og det går for langsomt, når man tænker på det underskud, der skal dækkes. Jeg tør garantere for, at der her er mange millioner at hente — for ikke at nævne, undskyld jeg siger det, visse tåbelige dispositioner med jernbanespor over broer, når enhver ved, at disse baner ikke kan fortsætte. Det kan siges at være små ting, men det drejer sig jo om millioner, og millioner skulle også have en plads i debatten her, i hvert fald i forbindelse med det underskud, der gerne skulle dækkes.

Vor trafik skulle selvfølgelig gerne anlægges så rationelt som muligt. Jeg vil ikke lægge skjul på, at der her er en del tilbage at ønske. Ministeren nævnte i sin fremsættelsestale, at biltaksterne på overfarterne ikke skulle forhøjes, således som jeg gjorde opmærksom på til indledning. Vi er jo alle sammen klar over, at overfarterne er en god forretning med det faktiske monopol, der er — jeg siger med vilje det faktiske monopol. Ministeren har før nævnt, at der ikke er noget monopol, enhver kan bare begynde, og det er jo teoretisk rigtigt, men i praksis er det et monopol. Man kan anlægge den betragtning, som nogle gør, at når det går skidt for en forretning og der er en mulighed for at tage en del ind, så gør man det også. At anlægge den betragtning mener jeg er afgjort forkert — ikke alene hvad angår afgifterne, men i øvrigt også hvad angår andre ting, som følger med afgifterne. Har ministeren aldrig tænkt på, hvordan høje afgifter kan hæmme samkvemmet landsdelene imellem? Jeg kan blot henvise til vejdirektoratets trafiktællinger, som er meget oplysende. Biltrafikken på Lille-Bæltsbroen ligger på lige ved 4 mill. biler pr. år, og det samtidig med at trafikken på Store-Bælt kun andrager ca. 1,5 mill. biler, og uanset at henved halvdelen af Danmarks befolkning bor øst for Store-Bælt.

At taksterne her ikke skal stige, betragter jeg altså som en selvfølge. Det er lige så selvfølgelig, at vi godt vil være med til at skaffe dækning for underskuddet, men vi forlanger, at der bliver ført en fornuftig

**[Holmberg.]**

politik. Jeg ved ikke, om jeg har ret i det, jeg nu fremfører, men jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om ministeren ikke tror, at overskuddet på Store-Bælt ville blive af samme størrelsesorden, selv om man ned sætter taksterne på Store-Bælt. Jeg går ud fra, at ministeren er klar over, at der er mange, der bruger andre overfarter, fordi de mener, at taksterne er for høje. Jeg stiller dette op som et spørgsmål her i folketinget. Vi kan drøfte videre i udvalget, om det ikke var en overvejelse værd at prøve en sådan fremgangsmåde i hvert fald i et år, så vi kan se, om min mening er rigtig.

Om taksterne i øvrigt vil jeg sige, at vi selvfølgelig er villige til at drøfte disse i udvalget. Vi kan se på de enkelte områder, og det er klart, at vi også er villige til at skaffe dækning.

Til sidst vil jeg komme med en mere principiel betragtning, og det er en betragtning, som jeg egentlig er ked af at fremføre, men jeg gør det nu alligevel. Vi er jo enige om, at underskuddet er for stort, og jeg tror egentlig, at vor nuværende generaldirektør gør sit yderste for at skaffe balance og for at være med i en moderne rationalisering, men jeg lægger ikke skjul på, at jeg tror, vi mangler en ung, dygtig forretningsmand, og så tilføjer jeg: uden for etaten, til at lede Danmarks største vognmandsforretning: danske statsbaner. Det er nemlig ikke nok at være dygtig til at se på en køreplan. Uden at drage sammenligning i øvrigt — det kunne jeg godt gøre — kunne vi måske tænke på SAS. En ung, dygtig forretningsmand har sikkert sin store andel i, at det store underskud for bare nogle år siden nu er forvandlet til overskud.

Det sidste er selvfølgelig principielle betragtninger, og jeg mener, de hører med, når vi nævner og drøfter taksterne i forbindelse med det store underskud på danske statsbaner.

Endnu en gang vil jeg tilføje, at vi selvfølgelig er villige til en saglig drøftelse i udvalget.

**Ninn-Hansen:** Den højtærede minister for offentlige arbejder har mange egenskaber. Jeg tænker selvfølgelig på mange gode egenskaber, men det ville vel nok kunne modsiges, hvis man ville hævde, at opfindsomhed

hører til den højtærede ministers mest fremtrædende egenskaber. Det kan godt være, den højtærede minister selv betragter det som en af de allerbedste egenskaber, han har, at han ikke er så præget af opfindsomhed. Vi kender jo lovforslag af denne karakter. De kommer til os hvert år ved overgangen mellem vinteren og foråret; de skyder frem næsten lige så sikkert som vintergækkerne og er vel egentlig af nogenlunde samme karakter. Den højtærede minister kommer altså ikke overraskende for os med disse takstforhøjelser.

Hvis den højtærede minister ikke har opfindsomhed, må jeg til gengæld sige, at det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen har det. Det lykkedes endda det ærede medlem at sætte statsbanernes underskud i forbindelse med spritbilisterne. Jeg er ikke helt klar over, om DSB er særlig tjent med denne sammenligning, og jeg er heller ikke ganske klar over hensigten med, at det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen nævnte spritbilisterne i denne forbindelse. Jeg ved ikke, om tanken var, at spritbilisterne skal betale underskuddet. Det lyder nu ikke på forhånd særlig rimeligt, men vi har jo nærmest lovet i dag, at vi ikke vil afvise nogen af regeringens forslag på forhånd, så vi kan selvfølgelig drøfte alting. Men jeg kan som sagt ikke rigtig se rimeligheden i denne sammenligning.

Den højtærede ministers forslag vil vi selvfølgelig overveje ud fra det principielle synspunkt, at statens virksomheder må være rentable, men vi er jo klar over, at det forslag, den højtærede minister stiller vedrørende statsbanernes takstforhøjelser, ikke bringer den balance, vi ønsker. Vi vil dog alligevel drøfte dette forslag og også drøfte enkeltheder, selvfølgelig ikke her ved første behandling, men i udvalget.

Den højtærede minister ved fra tidligere lejligheder, hvilke synspunkter vi lægger vægt på. Jeg vil gerne fremhæve, at vi bl. a. lægger vægt på, at vi ikke belaster de folk for stærkt med takstforhøjelser, der skal bruge toget dagligt til deres arbejdsplads. Da den højtærede minister i øvrigt ikke ved sit forslag har kunnet anvise balance, er der vel en yderligere grund til at se på de andre veje, omend ikke den af det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen antydede. Da vi sidst drøftede spørgsmålet om statsbanernes virk-

[Ninn-Hansen.]

somhed ved finanslovdebatten i år, opfordrede jeg den højtærede minister til, når han fremkom med sit forslag om takstforhøjelser, da samtidig at fremkomme med et rationaliseringsforslag.

Ved tidligere lejligheder har vi opfordret den højtærede minister til at komme med en 5 års plan, der kunne angive denne rationalisering og den nedlæggelse af de dele af statsbanernes virksomhed, der ikke kan forrente sig. Jeg ved ikke, om den højtærede minister for offentlige arbejder bemærkede en udtalelse, den højtærede finansminister kom med i eftermiddags, en erkendelse fra den højtærede finansminister, der led noget i retning af, at budgetkontrollen ikke har været tilstrækkelig, at vi har arbejdet med for kortsigtet planlægning. Jeg synes, at den højtærede minister for offentlige arbejder skulle have beskæftiget sig mere med den højtærede finansministers erkendelse her og have virket mere for at følge opfordringen til her i det høje ting at fremlægge en rationaliseringsplan og dermed give folketinget arbejdsstof, således at man ad den vej kunne nå frem til en balance på statsbanernes regnskab og på længere sigt en fornuftigere planlægning med hensyn til statsbanernes virksomhed.

Den højtærede minister har ikke fulgt vort ønske om at fremkomme med et sådant forslag. Vi vil derfor i det konservative folkeparti, når vi kommer til udvalgsarbejdet, anmode udvalget om at opfordre statsbanernes generaldirektør til at komme til stede i udvalget og med udvalget drøfte sådanne rationaliseringsplaner. Forhåbentlig kan han også komme til stede ved en senere lejlighed og da forelægge en rationaliseringsplan, som vi så kan drøfte. Jeg går ud fra, at den højtærede minister for offentlige arbejder er ganske indforstået med, at generaldirektøren kommer til stede og forhandler direkte med udvalget. Det vil jo være helt igennem i overensstemmelse med de tanker, der bl. a. gør sig gældende hos tingets højtærede formand om at placere folketinget og folketingets udvalg bedre og mere sikkert med hensyn til de arbejdsopgaver, der pålægges os.

Vedrørende forslaget om posttaksterne er det også muligt, at en rationaliseringsdrøftelse på dette område kan være på sin plads.

Jeg vil gerne med det samme sige, at det, som den højtærede minister vel vil betegne som rationalisering og i sin fremsættelsestale omtaler som enhedstelevæsenet, vil vi ikke på dette stadium give noget tilsagn om. Men det er vel et spørgsmål, om hele postombæringen ikke på visse områder er for gammeldags, om man ikke kunne gøre den billigere; men det kan vi jo drøfte i udvalget.

Det er rigtigt som nævnt af det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen, at spørgsmålet om avisportoer ved flere lejligheder under tidligere debatter har givet anledning til en række bemærkninger. Jeg skal kun gøre ganske få bemærkninger om det i dag. Jeg vil gerne sige, at selvfølgelig bør aviserne som andre forsendelser inden for postvæsenets område deltage i de forhøjelser og lønforhøjelser, der er blevet tale om. Det synes vi er rimeligt. Vi er jo ikke ligesom den højtærede undervisningsminister tilhængere af statstilskud til pressen, heller ikke af indirekte statstilskud. Men det er dog rimeligt at se på avisernes stilling ud fra det synspunkt, som også det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen nævnte, nemlig avisernes betydning for hele samfundslivet, for hele folkestyret, den betydning, man tillægger aviserne for den frie debat. Og dér kan man ikke komme uden om, at regeringen ved de forslag, vi behandler i dag, dels vil påvirke avisernes indtægter, dels deres udgifter. Annonceskatten vil kunne virke i den retning, at aviserne får færre muligheder for at få indtægter til deres drift, og samtidig øger man deres udgifter igennem en forøgelse af avisportoer.

Da det er avisernes stilling og muligheder, der interesserer os, må vi selvfølgelig se på de to forslag under ét. Kan vi gennemføre det, der her forelægges fra regeringens side, uden en betydelig risiko for, at bladdøden går videre? Jeg tror dog, at vi alle, også regeringspartiet, er interesseret i at undgå foranstaltninger, der kan bevirke, at aviserne ikke får rimelige muligheder for at arbejde.

Når jeg nævner aviserne, tænker jeg ikke alene på dagbladene, men også på det nye skud, der er kommet frem: distriktsbladene. For mig ser det sådan ud, at man forhøjer portoer for distriktsbladene mere, end man gør det for dagbladene. Det mener jeg ikke er rimeligt. Jeg mener ikke, det er rimeligt,



**[Ninn-Hansen.]**

når der kommer noget, der er en ny presse, og som kan udvikle sig til i endnu højere grad at blive en ny presse, at man behandler dem anderledes end andre blade. Jeg synes, det er vor pligt at behandle alle ligeligt og også give dem de bedste udviklingsmuligheder.

**Else-Merete Ross:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kirkegaard, er forhindret i at være til stede, har han bedt mig om på hans vegne at sige følgende:

Med visse mellemrum er den højtærede minister for offentlige arbejder nødt til at anmode folketinget om en forhøjelse af både postvæsenets og statsbanernes takster. At det er nødvendigt, behøver ingen nærmere begrundelse, og det er vor opfattelse, at den højtærede minister så vidt muligt bør have mulighed for at opnå balance på regnskabet inden for disse to meget store områder.

Vi tror, at mange vil finde en portoforhøjelse rimelig, fordi man faktisk får en god betjening for den porto, man betaler for breve og pakker. Derimod mener vi, at det som sædvanligt vil være svært at få avisporto forhøjet.

Principielt mener vi, at både postvæsenet og statsbanerne så nogenlunde skal kunne klare egne udgifter. Det er sværest for banerne, fordi vi er nødt til at opretholde visse mindre rentable strækninger, men det forekommer os, at statens tilskud til banerne bør nedsættes så vidt muligt. Det kan gøres på andre måder end ved alene at forhøje taksterne, idet det er vort indtryk, at rationalisering sammen med en vis efter vor mening højt påkrævet modernisering allerede har givet ganske gode resultater, så gode, at vi forventer disse bestræbelser fortsat.

Endvidere er det vor opfattelse, at statsbanerne ikke skal være bange for at nedlægge mindre rentable strækninger. Vi tror, at adskillige erfaringer fra nedlagte baner går ud på, at befolkningen i et sådant område ikke føler sig ringere betjent, efter at banen er nedlagt, fordi rutebilerne er dygtige til at finde de veje, hvor de fleste folk bor, og lastbilerne kører jo som altid til hver mands dør.

Selv om den foreslåede forhøjelse af tak-

sterne måske ligger i overkanten af, hvad der almindeligvis var ventet, vil vi ikke prøve på at forringe det udbytte, som ministeren har tænkt sig, og vi tilsiger vort partis velvillige behandling i udvalget.

**Arne Larsen:** De to lovforslag, vi nu behandler, de sidste af den store buket, tilsigter at skaffe staten øgede indtægter. Ændringerne i posttaksterne skulle give en merindtægt på rundt regnet 67 mill. kr. og ændringerne i jernbanetaksterne ca. 43 mill. kr. eller i alt rundt regnet 110 mill. kr. Begrundelsen er stort set den, at man kan forvente forøgede lønudgifter. Allerede på nuværende tidspunkt forudser man i alle tilfælde mindst 83 mill. kr., og inden alt for længe kan man vel regne med, at de 110 mill. kr. stort set opsluges bl. a. af øgede lønudgifter.

Socialistisk folkeparti er naturligvis ikke modstander af, at vore tjenestemænd i post- og telegrafvæsenet og i statsbanerne får anstændige lønninger, og det er klart, at der også må skaffes dækning for de øgede omkostninger. Det er vel også klart, at ingen er begejstrede for det fortsat stigende omkostningsniveau. De forøgede post- og jernbanetakster væltes jo før eller siden over på varepriserne, hvilket igen vil sige, at forbrugerne kommer til at betale gildet på den ene eller den anden måde.

Spørgsmålet er, om der er andre veje at gå for at løse problemet, og det kan nok blive ulige vanskeligere at påvise sådanne nye veje. Men én ting forekommer mig nødvendig, nemlig at såvel postvæsenet som jernbanevæsenet mest muligt moderniseres og rationaliseres. Man vil måske på en række felter her gennem fornuftige investeringer på længere sigt kunne løse nogle af de mange problemer med at få disse statsforetagenders drift og omkostningsniveau til at balancere bedre, selv om jeg ikke tror, man kan opnå en fuldstændig balance. Jeg tror også, det er nødvendigt at gøre en indsats for at forbedre arbejdsforholdene for personalet ved disse store statsforetagender, at udstyre dem med endnu bedre tekniske hjælpemidler for også derved at kunne give en bedre service. Jeg tror, det i det lange løb nok vil kunne betale sig og også vil kunne give en bedre økonomi.

[Arne Larsen.]

Den højtærede minister for offentlige arbejder siger i sin fremsættelsestale og i sine bemærkninger, at post- og telegrafvæsenet som helhed giver overskud, men at postgrenen betragtet for sig selv giver underskud, at det vil være rimeligt at forbedre postvæsenets status, og at det altså må ske ved forhøjelse af posttaksterne på forskellige områder. Jeg vil gerne sætte et spørgsmålstegn her. Hvorfor skal vi se disse ting adskilt, hvorfor ikke betragte det som en helhed? Det er ikke noget ukendt forretningsprincip dér, hvor man har et større vareudvalg, at nogle varer sælges med god fortjeneste og andre med en mindre god fortjeneste; hvad der sættes til på karrusellerne, tages hjem på gyngerne, selv om jeg nok skal vogte mig for at sammenligne statsforetagendet med et almindeligt gøglermarked. Kunne det ikke tænkes, at en forhøjelse af teletaksterne, som væsentligt bæres af erhvervslivet, kunne komme i betragtning, og at vi måske derved kunne undgå nogle af forhøjelserne af posttaksterne? Det er altså et spørgsmål, som jeg vil bede den højtærede minister se lidt nærmere på.

Det fremsatte forslag om ændringer i posttaksterne for breve m. v. er vel acceptabelt; forhøjelsen kunne vel ikke være mindre end den foreslåede. Portoniveaulet vil komme i overensstemmelse med portoniveaulet i de øvrige skandinaviske lande, og forhøjelsen er beregnet til at give rundt regnet 25 mill. kr.

Et andet område, som også vil blive berørt af takstforhøjelserne, er tryksager og vareprøver, beregnet til ca. 6,5 mill. kr. Vi er i hvert fald af den opfattelse, at her er et område, hvor man uden større skade kunne sætte en kraftigere forhøjelse ind for også derigennem at begrænse den flod af tryksager og reklamer, som uddeles til husstandene, og som for størstepartens vedkommende nemt kunne undværes, hvortil kommer, at skatteborgerne indirekte kommer til at betale dem derved, at reklameudgifter er fradragsberettigede på de erhvervsdrivendes regnskaber.

Derved kunne måske en anden takstforhøjelse undgås eller blive knap så stor. Vi har ikke synderlig stor sympati for den forøgede avisporto, som er beregnet

til at give 7 mill. kr. De store bladforetagender, som lever af annonceindtægter, som er altdominerende, og for hvem abonnementsprisen ikke spiller den store rolle, overlever vel nok denne forøgede udgift. Men andre blade, som ikke er baseret på disse annonceindtægter og ikke kan få dem, har betydelig sværere ved at overleve disse udgiftstigninger. De forøgede takster vil man være nødsaget til at vælte over på abonnementsprisen, og man løber dermed risikoen for et mindre salg. Ja, man må måske se i øjnene, at man før eller siden må standse bladet. Bladdød har vi haft nok af, og dette vil i hvert fald ikke gøre det bedre.

Det var nogle af de kritiske bemærkninger, jeg har til det fremsatte forslag til lov om ændringer i postloven.

Der tales meget om, at man skal gøre postvæsenet til en rentabel forretning. Hvorfor så ikke gøre en indsats, som efter min mening kunne give et væsentligt bidrag her? Hvorfor ikke tage ved lære af vort naboland Sverige, hvor man for mange år siden oprettede den såkaldte Postsparbank? Postvæsenet og dets mange posthuse ville være et ganske ideelt sted for det brede publikums betjening i opsparingsmæssig henseende. En ganske ideel og god service, som man endda kunne tjene penge på, ville her kunne iværksættes. Penge indsat i København kan man hæve i Skagen eller på et hvilket som helst andet af de hundreder af posthuse, man har landet over. Det er ganske nemt og ligetil. I øvrigt er det sådan, at indehavere af en konto i den svenske Postsparbank kan hæve på denne på et dansk posthus. Her synes jeg der er noget at tage ved lære af, og især da det virker tiltalende og må virke tiltalende på alle dem, der mener, hvad jeg for øvrigt også gør, at der skal gøres mest muligt for at fremme befolkningens opsparingslyst. Jeg stiller denne idé til rådighed for den højtærede minister og beder om, at man alvorligt overvejer denne sag. Også den vil kunne blive medvirkende til at forbedre postvæsenets regnskab ganske eftertrykkeligt.

Hvad angår forslag til lov om ændringer i statsbaneloven, så er der her som tidligere sagt tale om takstforhøjelser på rundt regnet 43 mill. kr. Jeg finder her grundlag for nogenlunde de samme generelle betragt-

[Arne Larsen.]

ninger, som jeg gjorde gældende under omtalen af forslaget til ændringer i postloven. Også DSB kører med underskud. Dog giver driften jo et mindre overskud, medens afskrivning og forrentning er årsagen til underskuddet.

Ifølge det fremsatte lovforslag vil den påtænkte forhøjelse af billetpriserne give en indtægt på 20 mill. kr. Enkeltbilletprisen vil stige med rundt regnet 11 pct. og dobbeltbilletprisen med ca. 18 pct. Det finder jeg er en ret væsentlig stigning, og spørgsmålet er jo, om man efter disse stigninger vil kunne forvente det samme antal rejsende, eller om de ikke vil medvirke til, at endnu flere mennesker foretrækker de individuelle trafikmidler. Den højtærede minister mener ikke, at der er nogen vej udenom, idet de store udgiftsstigninger ikke lader sig indhente gennem rationalisering, da der i forvejen er opnået så store gevinster på denne konto, at man næppe kommer meget længere ad denne vej. Det er naturligvis svært at imødegå denne påstand, men jeg vil alligevel tro, at især det at gøre jernbanekørslen mere attraktiv ved at modernisere vort materiel i stadig hurtigere tempo måske nok alligevel ville lokke flere kunder til forretningen DSB.

Jeg har en indvending: jeg er ked af, at foretagendet weekendbilletter skal bortfalde. Jeg synes, at det i og for sig var en ganske udmærket ting, som burde være bibeholdt.

Der er også et andet område, hvor jeg mener man skal være forsigtig med takstforhøjelser, og det er på nærtrafikens område, den såkaldte hjem-arbejdsstedtrafik. Her har et meget stort dagligt publikum behov for at blive befordret både hurtigt og til en overkommelig pris. Jo billigere, jo flere kunder, og mon ikke det ville hjælpe på trafikproblemerne især i de store byer, hvis man fortsat havde et stort antal kunder? Skruer priserne på abonnementskort stadig højere op, vil

DSB derved kun formindske antallet af sine kunder og derfor opnå et endnu ringere driftsmæssigt resultat.

I denne forbindelse kunne man godt stryge den stigning for abonnementskortene, som tilsigter at give ca. 4 mill. kr. i merindtægt. Da vi jo er velsignet med så mange fradrag på selvangivelsen, vil fradrag for transportudgifter hjem-arbejdssted jo alligevel kunne trækkes fra på selvangivelsen, og hvad er der så i realiteten tjent ved den forhøjede abonnementspris? Jeg tror ikke ret meget.

På ét område var der måske grund til at se på muligheden for at give DSB nogle større indtægter, bl. a. for det arbejde, DSB udfører for postvæsenet. Jeg har indtryk af, at dette arbejde udføres til underbetaling. Det er selvfølgelig med til at formindske postvæsenets underskud og er til gengæld med til at forøge statsbanernes. Lidt mere overensstemmelse var vel ønskelig. Det samme er tilfældet med taksterne for henholdsvis postpakker og banepakker, hvor postpakketaksterne forekommer noget for høje og på den anden side banepakketaksterne forekommer for lave. En bedre afvejning her var måske også på sin plads.

Jeg har hermed gjort en del kritiske bemærkninger til de fremsatte lovforslag. Mit parti er ikke lige begejstret for alle lovforslagenes takstforhøjelser, men jeg vil gerne medvirke til en afvejning af disse og til undersøgelse af betimeligheden af nogle af dem. På den anden side vil vi gerne medvirke til en saglig og positiv behandling i et udvalg, men kan ikke på forhånd garantere nogen varm tilslutning.

**Rimstad:** Om vort partis stilling til forslaget om forhøjelse af statsbanernes takster med omkring 30 mill. kr. kan jeg sige, at vi i princippet er enige i, at en sådan stigning finder sted. Måske finder vi, at stigningerne på enkelte punkter kan være lidt anderledes placeret, men vi hilser med glæde, at Store-Bæltsoverfartens biltransportpriser

**[Rimstad.]**

ikke forhøjes. Det ville da også have været en betydelig udfordring fra denne monopoltransports side.

Derimod kan vi ikke gå med til bemyndigelsen til statsbanernes ledelse til brug for takstnedsættelser. En sådan beføjelse kan og vil sikkert medføre, at private erhvervsvirksomheder risikerer at blive slået ud i konkurrence med statsbanerne og med statskassen; det må være forkert. Vi ved jo udmærket godt, at det bliver befolkningen, der gennem senere takstforhøjelser i det lange løb kommer til at betale den slags konkurrencedygtighed. Men vi kan altså i princippet støtte forslaget om takstforhøjelserne på statsbanerne, så meget mere som der her er tale om at dække et betydeligt underskud i den pågældende etat.

Det er derimod ikke tilfældet for etaten post- og telegrafvæsenet, som samlet lige klarer sig igennem i hvert fald i øjeblikket, og da en portostigning i særlig grad er en belastning af erhvervslivet, vil vi ikke kunne støtte det foreliggende lovforslag. Enes man om, at der alligevel skal ske forhøjelser her — altså mod vor protest — vil vi mene, at man under alle omstændigheder må finde ud af at holde avisportostigninger udenfor. En overdimensionering af avisportoer virker jo i realiteten som en beskæring af trykkefriheden. Det er der ingen her i landet der kan være interesseret i.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke for den relative velvilje, der er strømmet disse to lovforslag i møde. Jeg vil dog lægge noget eftertryk på „relative“ for visse af de ærede ordføreres vedkommende.

Det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen spurgte, om jeg kunne oplyse noget om, hvordan motoriseringen af landpostruterne forløb. Jeg kan sige, at der er 650 landpost-ruter, som er blevet motoriseret, deraf 350 i indeværende finansår. Vi regner med, at der til næste år — altså når vi har passeret finansåret 1965-66 — vil være ca. 1.000 motoriserede ruter. Der findes 3.300 landpost-ruter i alt her i Danmark, men vi regner med at kunne bringe dette tal ned på 2.000, når vi har motoriseret helt igennem. Dette vil jo betyde en meget stor besparelse med hensyn til mandskab og efter de erfaringer, vi

har, også en bedre postudbringning til vore kunder.

Det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen rejste også det spørgsmål, vi tidligere har haft fremme, når vi har diskuteret postvæsenets forhold, nemlig tanken om at bringe brevkasserne i stueetagen, således at man på den måde kunne rationalisere den udbringning af post, som finder sted i øjeblikket, og som særlig med det højhusbyggeri, man mere og mere er kommet ind på, giver postvæsenet forøget arbejde. Det har vi været inde på, men man er fra ledende hold inden for postvæsenet meget betænkelig ved et sådant fremskridt — det kan man måske ikke kalde det; i hvert fald vil det nok ikke være alle dem, der bor på 5. sal, der synes, det er et fremskridt. Man mener ikke, at den danske mentalitet rigtig kan tage dette, som er gennemført visse steder i udlandet, bl. a. i Schweiz.

Jeg har været inde på den tanke — og jeg har så sent som for et par dage siden talt med generaldirektøren om den — at man kunne begynde med i alle nybygninger at indføre princippet. Så ville man jo komme i gang med det, for jeg mener, det er en rationalisering, som før eller senere må foretages ved postvæsenet.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde på en række spørgsmål, som vi har diskuteret, hver gang vi har haft spørgsmålet om takstforhøjelser fremme, hvad enten det var ved postvæsenet eller ved statsbanerne. Det ærede medlem omtalte portoer for aviser og ugeblade og mente ikke, at det ville være rimeligt at gå med til en forhøjelse heraf. Men jeg må vel have lov at sige, at dette med avisportoer kun er en lille anemone ved siden af den store georgine, der hedder skat på annoncer.

Jeg vil dog gerne i denne forbindelse minde om, at vi ved tidligere behandling af posttaksterne efter min opfattelse har været enige om i alle udvalgsberettigede partier, at aviserne og ugebladene skulle have den samme procentvise forhøjelse som den øvrige post. Det er vel ikke nogen skriftlig overenskomst, der er indgået mellem partierne, men jeg har følt som en stiltiende forudsætning, at det var den måde, man ville handle på. Det er det, jeg har ladet komme til udtryk ved kun at komme med et forslag om en forhøjelse på 7 mill. kr.

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

Skulle vi nemlig have dækket, hvad det rent faktisk koster, skulle vi have mere end den dobbelte forhøjelse af avisporto.

Her må jeg understrege — det tror jeg ikke jeg har gjort tidligere her i det høje ting — at udbringning af post i almindelighed er et monopol for postvæsenet, medens udbringning af aviser og ugeblade så sandelig ikke er noget monopol. Det er noget, som postvæsenet gerne vil overlade til andre, for man har kun et stort underskud ved denne forretning. Når man kun får nogle få øre for at bringe et blad ud, medens man får 35 øre for at bringe et lille brev ud, kan enhver sige sig selv, at det må være en stor underskudsforretning. Men jeg har altså ikke stillet forslag om andet end den procentvise forhøjelse på dette område. Jeg har slet ikke tænkt mig at ville stille forslag om den forhøjelse, der egentlig skulle til, for at avisudbringningen kunne svare sig, for det var jeg klar over ville møde modstand her i det høje ting.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på en række spørgsmål om banerne. Det ærede medlem fremdrog på ny noget, vi tidligere har diskuteret, nemlig rationaliseringen ved DSB. Jeg vil gerne sige, at for mig at se — og jeg mener dog, at jeg følger lidt mere med, end de enkelte ordførere kan have lejlighed til — er der ikke mange forretninger i Danmark, der har rationaliseret mere end de danske statsbaner. Når de ikke har kunnet rationalisere lige så meget, som der er ønske om, skyldes det simpelt hen, at vi ikke har kunnet få de tilstrækkelige bevillinger. Jeg mener, vi skulle have været længere fremme med bedre materiel, og det gælder både personvogne, godsvogne og hele vort linjenet. Men det er altså et spørgsmål om bevillinger og i de senere år tillige om den tilstrækkelige arbejdskraft.

Jeg mener imidlertid, at de danske statsbaner under de givne forhold virkelig har løst en stor opgave, og derfor var jeg meget ked af den bemærkning, som det ærede medlem hr. Holmberg, næsten imod sin vilje forstod jeg, ikke kunne holde tilbage om, at man skulle have en ung, dygtig forretningsmand til at lede de danske statsbaner. Jeg tror, det ærede medlem gør sig skyldig i en fuldkommen fejltagelse. Jeg

tror faktisk, det ville være meget svært at få en mand, der kunne leve op til det, generaldirektør Skov er værd for de danske statsbaner. Jeg er ked af, at bemærkningen er kommet frem, men det er der jo ikke noget at gøre ved nu.

Det ærede medlem var inde på spørgsmålet om nedlæggelse af sidelinjerne, og det er en gammel travet, som bliver taget frem, hver gang vi taler om de danske statsbaners forhold. Jeg har sagt, at vi vil nedlægge sidelinjerne i den takt, vi mener er rimelig og forsvarlig. Men man gør sig fuldstændig forkerte forestillinger om, hvad det betyder økonomisk. Selv om vi nedlagde alle de sidelinjer, der kan blive tale om, altså op imod en 12-14 stykker, ville det på regnskabet kun komme til at figurere med en besparelse på ganske få millioner kroner. Man kan sige, at det er også en slags penge, og det er det selvfølgelig, men derved har jeg tidligere peget på, at der også er en anden side af sagen, nemlig om vi kan pensionere statstjenestemænd på et så tidligt tidspunkt, fordi vi ikke mere har brug for dem. Det bliver den anden side af medaljen, som også koster penge. Jeg kan forsikre for, at statsbanerne har den allerstørste interesse i at få sidelinjerne nedlagt, så snart vi mener det er forsvarligt.

Til slut rettede det ærede medlem hr. Holmberg et direkte spørgsmål til mig. Det ærede medlem spurgte, om jeg ikke troede, at en takstnedsættelse på Store-Bælt ville give så meget mere at bestille, at man faktisk kunne få de samme penge hjem. Afgjort nej. Jeg tror ikke på, at noget sådant kunne lade sig gøre. Jeg tror, de takster, vi tager på Store-Bælt, er rimelige og rigtige i forhold til det, det koster på andre overfarter. Jeg tror ikke på, at vi kunne indvinde penge ved at sætte taksterne ned. Jeg tror, at der tværtimod måske havde været rimelighed i også at tage en takstforhøjelse her i denne omgang; men noget, man ved det er parlamentarisk umuligt at få gennemført, er man ikke meget for at komme med her i tinget.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen ville jo gerne give karakterer, og det er der vel ikke noget at sige til. Der var også et andet æret medlem, der forleden gav mig karakter, idet han sagde, at jeg havde ikke megen fantasi. Nu siger det ærede medlem hr.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Ninn-Hansen, at jeg har ikke megen opfindsomhed. Det må man finde sig i. Det er blot et spørgsmål, hvor meget en sådan karakter skal regnes for. Det afhænger noget af, hvem der giver den. Må jeg som modbemærkning sige, at det ærede medlem viste heller ikke megen opfindsomhed med hensyn til de bemærkninger, han havde at gøre. Hvis vi tog forhandlingsprotokollen fra de tidligere debatter om takster ved statsbanerne frem, tror jeg vi ville opdage, at det er de samme problemer, der går igen hos det ærede medlem hr. Ninn-Hansen.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gik uden videre ud fra, at generaldirektøren skulle møde op i udvalget og dér forklare, hvad der var sket med hensyn til rationalisering o. s. v. Jeg kan sige til det ærede medlem, at hvis jeg får en anmodning fra udvalget om, at man gerne vil se mig sammen med generaldirektøren, er det da klart, at jeg vil efterkomme en sådan anmodning. Det har jeg for øvrigt gjort på et tidligere tidspunkt i finansudvalget. Dér fik man, jeg tror det var 20 foliosider med hensyn til, hvad der var sket af rationalisering. Det er klart, at med hensyn til noget sådant vil vi også være imødekommende over for det udvalg, der her bliver nedsat.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen var inde på nogle betragtninger om, hvorfor man ikke kan se på post- og telegrafvæsenet som en samlet forretning. Disse betragtninger kunne måske have været berettiget, hvis de havde været fremsat for 5-6 år siden, men det ærede medlem ved sikkert, at der i øjeblikket sidder en kommission, der er ved at være færdig med sit arbejde. Så vidt jeg kan bedømme tingene, vil denne kommissions flertalsbetænkning komme til at gå ud på en adskillelse af post- og telegrafvæsenet, således at man i stedet for fik et samlet televæsen her i landet. Det er en situation, som jeg selvfølgelig ikke kan foruddiskontere, men som vi i hvert fald godt kan gøre opmærksom på, når vi behandler spørgsmål om takster. Vi mener — det var det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen for øvrigt også inde på i sit indlæg — at hvis man skrider til en sådan adskillelse, er det en uheldig situation, hvis man har ladet postvæsenet halte bagefter med hensyn til balance. Så kan det blive betydelig sværere at rette

tingene op. Det er bl. a. under denne synsvinkel, at man skal se takstforhøjelserne for postvæsenet. Man skal selvfølgelig heller ikke glemme — det vil jeg gerne understrege — at disse lovforslag, der tilsigter at skaffe dækning for lønudgifterne ved jernbanerne og post- og telegrafvæsenet, også er et led i det samlede oplæg for at skaffe penge til statskassen. Det må man ikke helt glemme.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen var også inde på weekendbilletterne og var ked af, at disse faldt bort. Jeg synes nu ikke, der er grund til at være bedrøvet over, at weekendbilletterne nu kommer til at vare i 3 dage i stedet for som tidligere kun i 2 dage til samme pris. Et sådant nyt system må da kun være en fordel for dem, der skal rejse.

Endelig mente det ærede medlem hr. Arne Larsen at have opfundet en helt ny ting, at have været særlig opfindsom, således som det ærede medlem hr. Ninn-Hansen opfordrede til. Jeg kan trøste det ærede medlem hr. Arne Larsen og det ærede medlem hr. Ninn-Hansen med, at det er en idé, jeg har haft, jeg tror for 8 år siden, og at jeg på et tidspunkt arbejdede meget stærkt for at få det gennemført. De undersøgelser, vi foretog, viste imidlertid, at det ville blive mødt med afgjort modstand fra alt, hvad vi har af pengeinstitutter her i Danmark. Man kunne selvfølgelig sige, at det er ikke det afgørende. Det er det heller ikke, i hvert fald ikke for mig. I den regeringsdannelse, vi havde på det tidspunkt, skønnede vi imidlertid også, at det ville være parlamentarisk umuligt at komme igennem med et sådant forslag. Skulle der være parlamentarisk basis derfor i øjeblikket, er jeg meget lydhør over for det. Jeg tror nemlig, det ville være en glimrende forretning for postvæsenet og en god foranstaltning over for publikum, som meget nemt dér kunne spare mindre beløb op, end man er tilbøjelig til at gå i banken eller sparekassen med. Det er altså blot ikke nogen ny idé; vi har haft den i lang tid, blot ikke ment, at der var politisk mulighed for at realisere den.

Med disse bemærkninger på dette forholdsvise sene tidspunkt af dagen skal jeg endnu en gang takke for den nogenlunde velvillige behandling. Jeg håber, at vi i udvalget kan tale os til rette også om de takstforhøjelser, det her drejer sig om.

**Holmberg:** Den højtærede minister sagde afgjort nej til mit forslag om nedsættelse af taksterne på Store-Bælt, og ministeren kan selvfølgelig have den mening derom, at det vil give et mindre provenu. Min tanke var naturligvis ikke, at det skulle give et mindre provenu, men det er den slags ting, der ikke kan bevises; det kan ikke bevises, om ministeren eller jeg har ret, før det er forsøgt. Når ministeren nævnte, at han finder, at taksterne i øjeblikket er rimelige, vil jeg sige, at det kan jo altid være et spørgsmål, hvad der er rimeligt. Jeg gjorde opmærksom på i forbindelse med spørgsmålet om trafiktælling, at taksterne efter min mening kan hæmme udviklingen landsdelene imellem, og de tal er fra ministerens eget direktorat.

Ministeren var meget ked af min bemærkning om den unge dygtige forretningsmand. Jeg sagde selv, at jeg var ked af det, men jeg står selvfølgelig ved min udtalelse. Hvad er baggrunden for, at jeg gjorde den bemærkning? Jeg gjorde opmærksom på, at jeg selvfølgelig erkendte, at der har fundet rationalisering sted inden for statsbanerne, men samtidig ved vi, at underskuddet er meget, meget stort i Danmarks største vognmandsforretning, og vi ved, at den har et monopol, som den udnytter ret stærkt. Vi ved også, at den har S-banerne, som naturligvis må give overskud. Der må være noget galt på de øvrige dele af linjerne, når vi kan konstatere, at underskuddet er af den størrelse. Det er altså baggrunden for mine udtalelser om, at det knap nok går, som vi egentlig alle sammen ville finde det rimeligt at det gik, nemlig lidt bedre.

Dernæst vil jeg spørge: mener ministeren virkelig, at det går godt nok, som det går i øjeblikket med det underskud, der er? Mener ministeren, at det er acceptabelt, at det år efter år fortsætter på den måde? Jeg mener, det skulle være et mål i sig selv, at dette transportapparat fungerede så tilfredsstillende som muligt, og det tror jeg ikke er tilfældet i øjeblikket. Vi mangler en langtidsplan for udbygning af det danske trafikapparat. Det er måske en opgave for det trafikøkonomiske udvalg, så vi kunne blive bedre orienteret i folketinget. Det er rigtigt, at vi fik en betænkning i 1961, men det er vel også rigtigt, at den stort set bare var et

referat af det, som statsbanerne og vejdirektoratet hver for sig fandt ønskeligt.

Jeg vil egentlig gerne benytte lejligheden til at spørge den højtærede trafikminister, om han ikke mener, det ville være en oplagt opgave for det trafikøkonomiske udvalg at fremkomme med en langtidsplan for udbygning af det danske trafikapparat. Vi ved alle sammen, at baner og rutebiler kører i samme opland, og vi ved også, at disse rutebiler nemt kan tage de passagerer, som banen nu kører med, uden yderligere investering, altså i de samme anløb. Vi ved alle sammen, at der her er millioner at spare, det turde dog vist være hævet over enhver tvivl. Det må efter min mening være et mål i sig selv, at de to former for trafik — de skal selvfølgelig være der begge to — tog de transportopgaver, som netop hver især kunne klare bedst og hurtigst og billigst; det gælder både driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk, og det var baggrunden for min udtalelse.

**Ninn-Hansen:** Det er selvfølgelig ikke muligt for mig at modsige den højtærede minister, når ministeren selv hævder at have et mere indgående kendskab til statsbanernes virksomhed, end jeg har. Det er sikkert rigtigt, men den højtærede minister har også større forudsætninger for det, og det er for at komme ud af de vanskeligheder, vi andre må have, hvad angår det indgående kendskab til DSB, at vi ønsker generaldirektørens bistand i udvalget. Hvis den højtærede minister vil besøge os ofte, så ofte, som det her drejer sig om, ja, så vil det da altid være hyggeligt; men det er altså generaldirektørens bistand, vi gerne vil have med hensyn til de planer, som vi har fremført mange gange her, men ikke kunnet få realiseret.

Jeg synes, den højtærede minister var noget irriteret over, at der blev talt om nedlæggelse af sidelinjer; det hørte man hver gang, sagde ministeren. Jeg er ikke sikker på, at den højtærede minister bør være helt så afvisende over for det ønske, der er fremsat om rationalisering på dette område. Det er jo ikke udelukkende det ærede medlem hr. Holmberg og mig og vore partier, der anmoder om det. Jeg går ud fra, at den højtærede minister bemærkede, hvad det ærede

## [Niin-Hansen.]

medlem fru Else-Merete Ross sagde. Det ærede medlem ville jo også nedlægge sidelinjer, men vi ved ikke hvor mange; måske vil det ærede medlem oplyse den højtærede minister om, hvor mange det drejer sig om, men jeg har indtryk af, at det ærede medlem altså ligesom venstre og det konservative folkeparti lægger vægt på at rationalisere her. Den højtærede minister siger, at det drejer sig om 12-14 sidelinjer. Ja men er det kun 12-14 sidelinjer, der giver underskud?

Der må foretages en økonomisk beregning for disse linjer; det er jo det, vi må arbejde med, det er den planlægning, vi må frem til med henblik på den rationalisering, der skal gennemføres; vi må have lejlighed til at foretage en vurdering af, hvilke linjer der kan svare sig, og hvilke der ikke kan, og derefter planlægge en nedlæggelse af de linjer, der ikke kan svare sig.

**Arne Larsen:** Jeg takker den højtærede minister for besvarelsen af de spørgsmål, som jeg rejste i mit indlæg, og er altså helt på det rene med, at post- og telegrafvæsenet ikke fremover sandsynligvis vil kunne blive betragtet som en helhed, og det er klart, at det må man tage til efterretning. Dermed bliver det selvfølgelig gjort forståeligt, hvorfor forslaget er stillet sådan.

Jeg er også glad for ministerens bemærkning om, at han er enig i, at det ville være betimeligt, om man kunne oprette en postsparebank, og at det har været alvorligt overvejet også i regeringen, men at man på et vist tidspunkt altså igen har opgivet tanken, fordi der ville vise sig en større modstand fra pengeinstitutternes side. Jeg synes ikke, der er nogen grund til at opgive denne gode tanke af den grund. Jeg tror tværtimod, at er der en modstand, bør man gøre en indsats for at overvinde den, og ved at rejse hele problemet til offentlig debat tror jeg at den tanke vil få støtte fra mange sider. Jeg tror, at man bør arbejde meget intenst med den.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Nu må jeg sige til det ærede medlem hr. Homberg, at det er rigtigt, at vi ikke

kan bevise, om det ville give flere penge, hvis vi nedsatte taksterne på Store-Bælt. Der kan man kun danne sig et skøn. Det skøn, som statsbanerne har, og det skøn, som jeg har, går altså ud på, at det ville være en dårlig forretning at nedsætte taksterne på Store-Bælt. Det var i og for sig for sent, når man havde gjort det, så at konstatere, at det var en dårlig idé, det ærede medlem hr. Homberg havde fremsat; så havde vi sat pengene til.

Det ærede medlem sagde, at Store-Bælt giver overskud. Det er vi nu heller ikke enige om. Det har vi diskuteret tit, hvor stort overskud Store-Bælt giver. Jeg har peget på, at der også er minusfaktorer, som man glemmer at tage med i betragtning.

Det ærede medlem sagde også, at S-banerne giver overskud. Det gør de ikke. De giver underskud, det er ingen forretning. Jeg tror ikke, det ærede medlem hr. Homberg eller nogen anden vil foreslå at nedlægge dem af den grund, og dermed kommer vi altså ind på spørgsmålet om DSBs underskud i det hele taget. Jeg har sagt tidligere, og det var det ærede medlem inde på i sit første indlæg i dag, at hvis man kan få de tilstrækkelige midler til at rationalisere for inden for DSB, tror jeg vi kan få balance på driftsregnskabet. Det er det, jeg har sagt, og det er der i og for sig ikke så meget galt i med de få millioner, der er i underskud på driftsregnskabet, men jeg har aldrig hævdet, at vi kunne få overskud på DSB, når man skulle tage forrentning og afskrivning med. Det tror jeg ikke vil være muligt, det er det ikke i andre lande. I Sverige har man for nylig vedtaget en lov for de svenske baner, hvor man giver et meget stort tilskud ud fra den betragtning, at banerne opfylder, som det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen sagde, en række sociale, kulturelle og andre formål for befolkningen. Det må der betales for. Derfor tror jeg, at uanset hvor meget eller hvor lidt vi snakker om rationalisering, kan vi ikke komme frem til, at statsbanerne kan blive en overskudsforretning, når vi skal tage forrentning og afskrivning med.

Det ærede medlem hr. Homberg mente, at trafikøkonomisk udvalg skulle beskæftige sig med hele problemet. Det gør trafikøkonomisk udvalg. Det ærede medlem,



[Ministeren for offentlige arbejder.]

som har været trafikordfører i snart en hel del år, må da vide, at trafikøkonomisk udvalg i sin betænkning for nogle år siden også havde statsbanerne med, og det beskæftiger sig fortsat med statsbanernes forhold.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen understregede, at man gerne ville tale med generaldirektøren. Jeg har sagt helt uforbeholdent, at det er da klart. Jeg vil bare sige til det ærede medlem, at der bliver ikke megen forskel på de ting, der bliver fremlagt fra generaldirektøren og fra mig. Vi er fuldkommen på linje og enige om tingene, men derfor kan det altid være rart at høre det af en anden mund og få bekræftet, hvad jeg har sagt.

Det ærede medlem sagde, at hvis det kun er 12-14 baner, der giver underskud, må vi se på de andre. Ja, det er klart, men der er andre end de 12-14 sidebaner, der giver underskud, det er da helt givet. Jeg tror da ikke, det ærede medlem eller nogen anden, der bare har lidt kendskab til tingene, drømmer om, at vi skulle til at nedlægge længdebanerne gennem Danmark. Det tror jeg i hvert fald ikke nogen vil gå ind for. Jeg vil dog minde om, at tidligere trafikminister, nu afdøde Jørgen Jørgensen var helt enig med mig i, at man ikke kunne nedlægge bare 6-7 sidebaner på én gang, men at det måtte have et vist successivt forløb. Derfor tror jeg i og for sig ikke, at man kommer frem til meget andet end det, der er sagt her i salen før, ved udvalgsbehandlingen og diskussionen om disse spørgsmål, men derfor kan vi selvfølgelig godt tage en forhandling i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Kaj Rasmussen:** Jeg foreslår, at de to lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Første næstformand (From):** Da der også i dette tilfælde foreligger indstilling fra grupperne, skal jeg allerede i indværende møde lade foretage valg af det udvalg, som det nu blev besluttet at nedsætte.

Man gik altså til:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændringer i postloven*

og

*forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.*

Valgt blev: *Kaj Rasmussen, Poul Dalsager, Andreas Hansen, Aage Hauskov, Horn, Bjørn Krogh, Helge Nielsen, Eigil Schytt, Holmberg, Alfred Bagh, Henry Christensen, Poul Hartling, Ninn-Hansen, Fanger, Stetter, Kirkegaard og Arne Larsen.*

**Første næstformand (From):** Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om udførsel af kød m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om forhandling, udførsel og indførsel af æg og ægprodukter m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Hans Lund* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ferskvandfiskeri m. fl. lovforslag. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Hans Lund* har vedkommende gruppe udpeget *Poul Dalsager*, som herefter er valgt.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 11. februar, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Valg af 4 medlemmer til mødrehjælpens tilsynsråd.*
- 2) *Første behandling af:*

*Forslag til lov om erhvervelse af arealer til Københavns Teknikum.*

[Første næstformand.]

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod lærermangelen i folkeskolen.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om den amtskommunale beskatning [af Alfred Bøgh m. fl.).

Mødet hævet kl. 19<sup>45</sup>.

## 51. møde.

Torsdag den 11. februar kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af gårs dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Danmarks tekniske højskole og Danmarks ingeniørakademi og forslag til lov om ændring i lov om ungdomsskoler og aftenskoler m. v.*

I skrivelse af gårs dato anmoder ministeren for offentlige arbejder om, at der må blive foretaget valg af et nyt medlem til jernbanerådet i stedet for sekretær *Børge Jensen*, der har ønsket at udtræde af rådet.

Som nyt medlem af rådet har vedkommende gruppe udpeget sekretær *Kjeld Arne Sørensen*.

Jeg udbeder mig tingets samtykke til at lade det nævnte valg foretage i indeværende møde. Dersom ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Den pågældende er herefter valgt.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Thestrup* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om boligbyggeri og forslag til lov om ændring i lov om hypotekforeninger. (Hypotekforeningernes lånegrænse). Til at indtræde i det

nævnte udvalg i stedet for *Thestrup* har vedkommende gruppe udpeget *Knud Østergaard*, som herefter er valgt.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Baunsgaard* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om invalide- og folkepension. (Om forhøjelse af invalide- og folkepensionsbidraget m. v.) og forslag til lov om ændring i lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Om pensionstillæg). Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Baunsgaard* har vedkommende gruppe udpeget *Grethe Philip*, som herefter er valgt.

### *Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Undervisningsministeren (K. B. Andersen):** Herved skal jeg tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om udbygning af Danmarks tekniske højskole og Danmarks ingeniørakademi*.

Ved lov nr. 187 af 22. maj 1963 om udbygning af Danmarks tekniske højskole og Danmarks ingeniørakademi blev der fastsat en beløbsramme på 500 mill. kr., beregnet efter byggepriserne i april 1962, for de samlede udgifter, staten i tiden indtil 1970 kunne yde til udbygningen af Danmarks tekniske højskole og Danmarks ingeniørakademi i Lyngby.

Det er således kun ca. 2 år siden, vi her i tinget behandlede forslaget om fastlæggelse af en samlet beløbsramme for byggeriet i Lyngby, og man vil erindre, at planerne om dette byggeri dengang var genstand for meget indgående debat både her i tinget og i dagspressen.

Nogle vil måske derfor undre sig over, at der allerede nu fremkommer forslag om ændring af den fastlagte beløbsramme på 500 mill. kr.

Jeg må imidlertid her erindre om, at der, da denne beløbsramme blev fastlagt, ikke var foretaget nogen fuldstændig planlægning og projektering af byggeriet, og at alle forudsætningerne for dette ikke var definitivt fastlagt. På det pågældende tidspunkt forelå kun løse skøn over, hvad udbygningen ville koste, hvis man skulle basere sig på de arealønsker, der var fremsat fra de forskellige sider, men som ikke var god-