

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nerne. Det er netop derfor, at grundlaget er dette, at vi stiller forslag om de strækninger, hvor man hverken forventer, at der kan — nu bruger vi de fine ord — genereres eller attraheres en trafik i fremtiden.

Jeg vil gerne til sidst sige til hr. Amtoft, som var inde på hele spørgsmålet om statsbanernes økonomi i al almindelighed, at der foregår nogle løbende rationaliseringer, og det ses i de mange små beløb, men jeg beder om, at man er opmærksom på udviklingen af statsbanernes regnskab og personaleforbrug over en årrække. Så vil man se, at nok kan man tage besparelserne hver for sig og synes, at de ikke betyder så meget, men lægger vi det sammen, og dette er altså et led i det, så bliver det til en hel del. Der er i og for sig en vis gunstig udvikling i det, som vel netop er en følge af, at man nu koncentrerer sig om de områder, der er særlig stærke og egnede for banetransporten, og så er mere tilbageholdende med at engagere sig eller ligefrem går ind og afvikler områder, som næppe er det.

Jeg beder om, at man, når man vurderer statsbaneunderskuddet, ikke lader sig vildføre alt for meget af visse artikler, jeg også har læst, af økonomer, som anvender den ganske interessante betragtning, at man f. eks. skulle anvende 10 pct.s rentefod for den i statsbanerne investerede kapital for at bedømme statsbanerne forretningsmæssigt. Jeg har altid haft lyst til at stille det modspørgsmål, om man har forsøgt eller forestillet sig, at der er ret mange store og gamle danske virksomheder nogen steder, som anvender en fuldt ud 10 pct.s rente af al kapital, uanset hvornår den er investeret, og uanset om den er egenkapital. Jeg skal love for, at der ikke var mange virksomheder af den art, der havde overskud tilbage, hvis vi anlagde det synspunkt. Så for statsbanernes skyld vil jeg altså sige, at helt retfærdig er betragtningen ikke; jeg tror, at der arbejdes støt og godt i retning af at få balance i tingene, og jeg tror, dette er et led i det.

Jeg vil gerne sige tak for den tilslutning, lovforslaget har fået, og er naturligvis parat til, at vi nu ser nærmere på de enkeltheder og det tempo, der er lagt op til her, i udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven. (Undersøgelse af jernbaneulykker).

(Lovforslaget (nr. 16) findes i tillæg A. sp. 913, fremsættelsen i tidenden sp. 109).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Otto Mørch: Selv om stednavnene Bramminge, Vigerslev og Odense markerer sorte dage, katastrofedage, i dansk jernbanehistorie, kan vi heldigvis glæde os over, at den transport, der varetages af de danske statsbaner, simpelt hen er den sikreste transportform. Banerne har den laveste ulykkesfrekvens, og denne lave ulykkesfrekvens har sine naturlige årsager i, at banerne er skindestyrede, er på afspærret areal, at trafikken er planmæssig og reguleret, at trafikken afvikles med store eller ret store enheder og med forholdsvis stor tidsafstand. Hertil kommer, at banernes faste og rullende materiel har en meget høj kvalitet, og at der er en effektiv løbende kontrol hermed. Understreges skal det også, at banernes sikkerhed er stor på grund af jernbanepersonalets høje standard som følge af grundig udvælgelse og uddannelse.

[Otto Mørch.]

Men trods denne sikkerhedsdækning for banetransporten oplever vi alligevel jernbanekatastrofer, sidst den 10. august 1967 ved Odense. Derfor er alle vel også enige om, at der må skabes lovhjemmel for, at ministeren kan nedsætte en undersøgelseskommission, når der indtræffer katastrofeprægede jernbaneulykker.

Vi har jo i forvejen inden for sølvlovgivningen og luftfartslovgivningen muligheder for kommissionsundersøgelse, og inden for luftfartslovgivningen er kommissionen endda permanent. Det er helt selvfølgelig, at det også bør gælde inden for jernbanetransporten, at man har mulighed for at nedsætte en undersøgelseskommission, og lovforslaget går da også netop ud på at give ministeren denne bemyndigelse.

Socialdemokratiet kan derfor helhjertet medvirke til en snarlig gennemførelse af de foreslåede ændringer i statsbaneloven. Vi har ingen bemærkninger til lovforslagets enkelte afsnit; dog kunne jeg ønske, at ministeren over for tinget bekræfter, at der vil blive størst mulig offentlighed omkring kommissionsundersøgelserne.

I § 73 e står der, at kommissionens redegørelse og eventuelle forslag af ministeren kan stilles til rådighed for pressen. Jeg finder, at vi har brug for pressen i opklaringsarbejdet efter en ulykke og i arbejdet for sikkerhedsforbedringer, og derfor ser jeg helst, at det absolut kun bliver i ganske særlige undtagelsestilfælde, at man forholder pressen oplysninger og redegørelser fra undersøgelseskommissionen.

Socialdemokratiet anbefaler.

Henning Andersen: I ministerens skriftlige fremsættelse nævnes jernbaneulykken ved Odense i 1967, hvor både kommissionsdomstolen og statsbanernes interne udvalg kom til den konklusion, at det ville være ønskeligt, at der blev skabt lovhjemmel for nedsættelse af en undersøgelseskommission, når en jernbanekatastrofe indtraf og ministeren ved en sådan jernbaneulykke fandt det rigtigt at foranstalte en sådan undersøgelse.

Nu er der heldigvis længe imellem, at sådanne ulykker indtræffer, men på to andre vigtige områder findes der allerede en sådan bemyndigelse, nemlig på luftfartens

område og på søfartens område. For det ene af disse to områder, nemlig luftfarten, er undersøgelseskommissionen permanent, hvilket jeg synes kan være uheldigt i visse tilfælde.

Derfor kan jeg kun være tilfreds, når ministeren i fremsættelsen siger, at en sådan undersøgelseskommission skal kunne nedsættes i hvert enkelt tilfælde, for det første fordi det heldigvis er sjældent, at jernbanekatastrofer indtræffer, for det andet fordi den hurtige tekniske udvikling gør det påkrævet, at kommissionens medlemmer er i besiddelse af den størst mulige aktuelle tekniske viden.

Det fører hen til, at en sådan kommissions primære opgave er at forsøge at klarlægge en ulykkes årsag eller sandsynlige årsag samt eventuelt at fremkomme med forslag, der kan forhindre lignende ulykker. Desuden kan kommissionen i sin redegørelse for undersøgelsen udtale sig om, hvorvidt der bør gøres ansvar gældende mod nogen; det kan i så tilfælde kun dreje sig om strafansvar eller disciplinær straf, da erstatningsansvar ikke hører under nærværende bestemmelse. Skulle minister eller kommission ønske at gøre strafansvar gældende i en sådan sag, må en redegørelse tilsendes anklagemyndigheden.

Ved togulykken i Odense i august 1967 viste det sig, at pressen og offentligheden i det hele taget viste stor interesse for den videre efterforskning af enkelthederne i ulykkesforløbet. Det er ganske naturligt, at det må være sådan på et trafikområde, som hører til vore største, og som stiller store krav til det tekniske materiel, men så sandelig også til de mennesker, der skal betjene teknikken. Ikke mindst af hensyn til den menneskelige faktor i denne sag, nemlig dem, som lader sig befordre, og dem, som skal betjene befordringsmidlerne, synes jeg det er en god ting, at det i dette lovforslag fastslås, at kommissionens møder er offentlige, således at pressen og andre har adgang, og at der kun under særlige forhold kan træffes anden bestemmelse. En sådan bestemmelse om offentlighed i møderne kan også være med til at beskytte de ansatte mod rygtedannelse, der ofte vil fremkomme, når sådanne undersøgelser sker for lukkede døre, hvilket jeg mener kan være meget uheldigt for det ansatte personale. Ligeledes

[Henning Andersen.]

synes jeg, der er en god menneskelig beskyttelse i, at personer, som måtte blive indkaldt til afhøring, og for hvis vedkommende eventuelt spørgsmål om strafansvar kunne blive aktuelt, ifølge lovforslaget vil få ret til at møde med advokat, og at der for deres vedkommende ikke vil kunne ske afhøring under vidneansvar, samt at man får mulighed for at blive gjort bekendt med de forklaringer, som er afgivet tidligere i sagen — dog for det sidstes vedkommende kun, når det kan ske uden skade for sagens videre opklaring.

Da loven kun er tænkt bragt i anvendelse ved særlige jernbaneulykker, kan vi kun håbe, at den bemyndigelse, der ligger i dette lovforslag til ministeren for offentlige arbejder, kun sjældent må blive taget i anvendelse. Men hvis det skulle ske, synes jeg, der for alle parter i en sådan sag er taget så store menneskelige hensyn, at jeg på mit partis vegne vil anbefale lovforslaget til en fortsat velvillig behandling her i tinget.

Holmberg: Desværre kan vi hver dag læse i aviserne om trafikulykker, men det må fastslås, at det mest er på vore veje, de sker; det er sjældent banerne, det går ud over. Men når der endelig sker jernbaneulykker, er de til gengæld ofte meget alvorlige.

Det er rigtigt, som der er gjort opmærksom på, at jernbaneulykken ved Odense for ca. 3 år siden gav anledning til en stor debat også om lovhjemmel til nedsættelse af en undersøgelseskommission på et andet grundlag end tidligere, nemlig med en dommer som formand og i øvrigt naturligvis teknisk sagkyndige. Da vi i sølovgivningen og luftfartslovgivningen har en sådan bestemmelse, er det helt rimeligt, at en tilsvarende bliver indført i statsbaneloven. Jeg vil gerne indrømme, at jeg ikke vidste, at denne mulighed ikke var der før, men nu søges den altså lovfæstet, og på mit partis vegne kan jeg anbefale det nye kapitel i statsbaneloven.

Amtøft: På det radikale venstres vegne skal jeg anbefale lovforslaget.

Arne Larsen: De foreslåede ændringer af statsbaneloven kan socialistisk folkeparti give sin tilslutning uden forbehold.

Også vi finder, at der knytter sig betydelig offentlig interesse til opklaringen af alvorlige jernbaneulykker, og at muligheden for at nedsætte særlige undersøgelseskommissioner i forbindelse med større ulykker er rigtig. Heldigvis er vi herhjemme blevet forskånet for større jernbaneulykker i større udstrækning, og med udbygningen af sikkerhedsforanstaltningerne ved vore baner, som man er i fuld gang med efter de nyeste principper, bliver det forhåbentlig yderst sjældent, vi får brug for sådanne undersøgelseskommissioner.

Ved gennemførelsen af lovforslaget stilles jernbanerne for øvrigt på lige fod med sø- og luftfarten, og det finder vi ganske rimeligt og fornuftigt.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne svare hr. Otto Mørch, at jeg er enig i hans opfattelse af udtrykket størst mulig offentlighed. At menneskelige hensyn og andre hensyn kan komme til at begrænse offentligheden, det ved vi, men jeg vil gerne bekræfte, at meningen med bestemmelsen er den, det ærede medlem gav udtryk for.

Jeg vil i øvrigt takke for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om dækning af privatbanernes pensionsforpligtelser.

(Lovforslaget (nr. 17) findes i tillæg A. sp. 897, fremsættelsen i tidenden sp. 110).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Holm Tved: Ud over at dette lovforslag tilsigter at garantere de ansatte ved privatbanerne deres pensionsret, tager det også stort set sigte på at skabe ligestilling mellem statens og privatbanernes tjenestemænd på