

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker alle partiets ordførere for den tilslutning, de har givet til lovforslaget. Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen spørger, om der er tale om større planer, for i så fald vil man gerne se på sagen i et udvalg, hvor jeg kunne få lejlighed til at gøre rede for sådanne planer. Jeg må svare, at jeg ikke på nuværende tidspunkt er vidende om, at der er tale om store planer.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard mente, at priserne ved ekspropriationerne burde ligge i overkanten. Det må naturligvis overlades til de ekspropriationskommissioner, der bliver sendt ud. Det kan jeg ikke blande mig i. Jeg skal love det ærede medlem, at jeg ikke skal bruge mere jord end strengt nødvendigt; det har jeg ingen interesse i.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om midlertidige driftslån til vanskeligt stillede privatbaner.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 697; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1767).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Jeg vil gerne på mit partis vegne takke den højtærede minister for fremsættelsen af dette lovforslag. Det er jo et gammelt, gammelt ønske fra privatbanernes side, der her bliver imødekommet. Som det fremgår af bemærkningerne, der ledsager forslaget, og af den højtærede ministers fremsættelse, består vanskelighederne i, at privatbanerne i indtil 1¾ år må stå i forskud med ret væsentlige beløb, dels i mellemregning med statsbanerne, afregningen af billetter, og dels med det stats- og kommunetilskud, der ydes til underskudsdekning. Banerne har herved været i vanskeligheder gennem en årrække, og derfor er det særdeles ønskeligt, at dette forslag nu bliver gennemført. Jeg finder det særdeles for-

nuftigt og hensigtsmæssigt, som administrationen er tænkt: at man yder et lån på op til ¾ af det beløb, der kan blive tale om at yde banen i underskudsdekning. Det er en ganske enkel og fuldt forsvarlig måde at administrere dette på, det er ikke videre omstændeligt, så det kan vi fuldtud tiltræde. Forudsætningen er jo ligesom ved selve underskudsloven, at kommunerne følger med, og jeg vil her udtale håbet om, at kommunerne vil gøre det muligt, at loven kan udnyttes fuldtud af banerne. Det ville være beskæmmende, hvis enkelte kommuner ville undslå sig for at bidrage til dette. Jeg kan med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en hurtig og villig behandling i det høje ting.

Holmberg: For mit partis vedkommende vil det forslag, vi behandler her, om midlertidige driftslån til vanskeligt stillede privatbaner, ikke give anledning til nogen større debat. Forslaget tilsigter jo ikke at give større statstilskud til privatbanerne, men at udbetale disse tilskud noget tidligere end i øjeblikket, og det må vist være rimeligt. Tilskuddet har kommunerne jo krav på, og når de har det, kan det ikke være rigtigt, at staten påfører kommunerne rentetab ved først at udbetale sin andel i underskuddet, længe efter at regnskabet er afsluttet. I det hele taget kan det måske ofte være vanskeligt under de nuværende kreditforhold for kommunerne at skaffe pengene; at disse kreditforhold kan have mange grunde, skal jeg på nuværende tidspunkt ikke komme ind på.

Ministeren anfører i sin fremsættelse, at den kommission, der blev nedsat for ikke så længe siden, vil afgive betænkning til efteråret, og der vil sikkert komme en hel del frem her. Men hvorfor, højtærede minister, er det bare privatbanerne, der drejer sig om? Jeg tror, vi skal erkende, at det, der måske var rigtigt for blot nogle år tilbage på banetraffikkens område, ikke er det mere. Jeg mener absolut ikke, at hver enkelt stats- eller privatbane skal give overskud. Hele trafikproblemet skal naturligvis ses som en helhed, og det er en helhedsplan, vi mangler. Jeg mener, at vi har brug for både privatbaner og statsbaner; men vi er sikkert også enige om, at underskuddet på disse trafikmidler er

[Holmberg.]

for stort. Her mangler vi altså en samlet plan, en plan, der kan oplyse forskelligt om det trafikmæssige, dels for de forskellige egne, dels samfundsøkonomisk, og jeg benytter her lejligheden til at opfordre ministeren til at komme med en samlet plan for både privatbaner og statsbaner.

Det lovforslag, som her er til behandling, kan jeg på mit partis vegne anbefale.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Den begrundelse for lovforslagets fremsættelse, som den højtærede minister gav i sin fremsættelse, er jeg fuldstændig enig i, og jeg kan derfor anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Da vi sidste gang havde privatbaneforhold til drøftelse, rettede jeg den samme henstilling til den højtærede minister, som det ærede medlem hr. Holmberg nu var inde på: om ikke tiden nu var inde til også at tage statsbanernes sidelinier op til behandling. Det er nemlig sådan, at alle vi, der bor ved privatbanerne, har vanskeligt ved at forstå, at vi skal være de første — og vi frygter, at vi bliver de eneste — der bliver underkastet en sanering med hensyn til jernbanedriften. Nu sagde den højtærede minister sidste gang, at han ville ikke være med til at tage det på een gang. Vel, det har ministeren jo selv rådighed over; men jeg henstiller altså, at man snarest får nedsat en lignende kommission som den allerede nedsatte til at undersøge de statsbanestrækninger, der belaster hele vor statsbanedrift med udgifter, som efter manges opfattelse er større, end de burde være, fordi en hel del af den trafik kunne afvikles på anden måde.

Det foreliggende lovforslag skal jeg altså anbefale til hurtig vedtagelse.

Skytte: Som begrundelse for lovforslaget anføres i bemærkningerne, at privatbanerne er vanskeligt stillet, og at det varer meget længe, inden det tilskud, banerne får, kan udbetales til dem, og begge dele er jo rigtigt. Det kan måske en gang imellem undre en og anden, at det ikke er muligt at udbetale tilskuddet til privatbanerne før; i værste tilfælde varer det op imod to år, efter at man er begyndt at oparbejde dette underskud. Jeg forstår af bemærk-

ningerne til lovforslaget, at det dels skyldes banerne selv, idet det varer et stykke tid, før de får regnskabet færdigt, og dels skyldes det den videre behandling i et særligt udvalg og i ministeriet. Jeg ved ikke, om det kan hjælpe at spørge ministeren, om han har yderligere oplysninger at give, eller om han kan uddybe grunden til, at det varer så længe. Det er i hvert fald en god begrundelse for det foreliggende lovforslag, at det vil betyde en tiltrængt hjælp for de vanskeligt stillede privatbaner. For mig synes det ganske rimeligt, at hjælpen som forudsætning har, at også kommunerne vil deltage, og jeg vil ligesom det ærede medlem hr. Horn udtale forventning og håb om, at kommunerne vil erkende deres ansvar her. Man kan vel sige det sådan, at hvis kommunerne ikke er interesserede i at opretholde deres privatbaner nu, kan de ikke forlange, at staten skal støtte dem, i hvert fald ikke inden den nedsatte kommission har afsluttet sit arbejde og betænkning er afgivet og foranstaltninger truffet på baggrund af det.

Jeg kan iøvrigt give tilslutning til de bemærkninger, der er fremsat både af det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) og det ærede medlem hr. Holmberg om det rimelige i også at undersøge visse af statsbanestrækningerne, som sikkert også kører med meget stort underskud.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Alfred Jensen: Af fremsættelsen fremgår det, at der er nedsat en kommission til hurtig behandling af privatbanernes forhold. Jeg regner derfor med, at vi om ikke længe kommer til mere grundigt at tage stilling til de problemer, der foreligger i forbindelse med privatbanetrafikken, og jeg finder det også rimeligt, at man så samtidig har opmærksomheden henvendt på statsbanernes forhold. Derfor kan jeg understøtte de ønsker, der er fremsat om at få en mere samlet trafikplan.

Iøvrigt vil jeg gerne give tilslutning til det forslag, der her foreligger; det forekommer os, at forslaget er vel motiveret, og at det er rimeligt at efterkomme det ønske, der længe har været næret indenfor privatbanerne.

J. M. Pedersen: Da vi i sin tid havde loven om støtte til de såkaldte privatbaner til behandling, stemte retsforbundet ikke for forslaget, og derfor finder vi heller ingen grund til nu at stemme for det lovforslag, vi har til behandling her i dag; det drejer sig jo nærmest om en slags forskudsudbetaling af det tilskud, staten skal yde privatbanerne.

Når jeg sagde „de såkaldte“ privatbaner, er det, fordi jeg synes, det er forkert vedblivende at opretholde navnet „privatbaner“. Vi har ingen privatbaner mere, det er nærmest amts- eller kommunale baner. Jeg synes, det var klogere at give dem navneforandring; vi kunne passende kalde dem AKS — amts- og kommunale statsbaner — for det er det, de i realiteten er.

I fremsættelsen oplyste den højtærede trafikminister, at en af årsagerne til, at banerne var ude i vanskeligheder, var den konkurrence, som bliver påført dem af biltransporten. Ja, det er rigtigt, men det er netop også derfor, vi er modstandere af at blive ved med at opretholde disse under-skudsgivende baner; de er ikke tidssvarende. Det er da også i forbrugernes interesse at få varerne transporteret så billigt som muligt, og det er derfor, vi ønsker spørgsmålet taget op til overvejelse. Jeg ser nu, at der tænkes nedsat en kommission, hvad der også har været udtalt ønske om, og vi håber fra mit partis side, at der dér vil blive taget virkelig rationelt fat på problemet. Når det stadigvæk viser sig, at banerne ikke kan være med i konkurrencen, må vi se at få dem afviklet så hurtigt, det kan lade sig gøre, og så lade de billigste transportmidler, nemlig bilerne, overtage transporten. Det er også overfor vognmændene og det bilkørende publikum urimeligt at opretholde disse baner; vognmændene og publikum får stadig deres udgifter sat op i form af højere skatter og nu muligvis også højere told og benzinafgifter. Det er jo et forslag, som ikke alene regeringspartiet har appetit på; vi hørte i radioen i aftes, at også partiet venstres stærke mand, det ærede medlem hr. Thorkil Kristensen, har appetit på at forhøje afgifterne på bilerne. Derfor er der nogen fare for, at vi skal længere ad den vej. Men vi vil stadigvæk modarbejde og

kæmpe imod, at alt skal gøres dyrere for forbrugerne, og vi synes, det er meningsløst at blive ved med at straffe dem, som tager initiativ til biltransport, ja, i det hele taget at straffe det private initiativ.

Vi ser også af dagbladene fra i dag, hvilken behandling Linietrafikken, den private færge på Store-Bælt, har været ude for. De afgifter, som denne bilfærges indehaver har måttet betale, er ganske meningsløse. Statsbanerne bliver nu igen alene om overfarten. Det har ellers været i publikums interesse at have denne private færge, og jeg beklager meget den udvikling, der her har fundet sted. Jeg synes, det er en meningsløs behandling, det pågældende private foretagende har fået. Vi må her i dette høje ting til mere at støtte det private initiativ og sørge for at få det fremmet.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker de partiers ordførere, der har givet tilslutning til lovforslaget. Jeg beklager, at ikke retsforbundet kan medvirke, men det er der jo ikke noget at gøre ved.

Man har også ved denne lejlighed rejst spørgsmålet, om det var rigtigt, at jeg, da jeg nedsatte en kommission til at undersøge privatbanernes forhold, ikke tog statsbanernes sidebaner med. Jeg vil gerne dertil svare — på samme måde som jeg vistnok før har gjort det — at den kommission, der skulle undersøge privatbanernes forhold, skulle arbejde meget hurtigt, fordi de fleste privatbaners koncessioner udløber i 1956, og jeg tror ikke på, at det, hvis man fik alt for meget ind i kommissoriet, ville være muligt at få dette arbejde hurtigt færdigt. Jeg har aldrig været modstander af, at man skulle tage hele dette problem om trafikken i Danmark op til en kommissionsbehandling, men jeg mener ikke, det er klogt kun at tale om statsbanernes sidebaner; derimod bør man tage hele problemet, alt, hvad der har med trafik at gøre, op til behandling for ad den vej at finde frem til en mere rationel ordning — for det kan man dårligt sige der er for øjeblikket. Tiden vil jo nok vise, hvor langt man kan komme. Det, der har været afgørende for mig, er, at det udvalg, der blev nedsat, kunne handle hurtigt, således at vi kunne være klar over indstillingen før koncessionernes udløb.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Det ærede medlem hr. Skytte spurgte, om jeg kunne give nogen oplysning om, hvorfor det varede så længe, før ministeriet var klar til at lade udbetale dækning for underskud, som banerne har krav på i henhold til loven. Jeg kan kun svare, at ministeriet gør, hvad det kan hvert år, for at beløbet kan blive udbetalt så hurtigt som muligt; og den tid, der går, før det kan udbetales, kan, såvidt jeg kan skønne, ikke blive kortere, fordi opgørelsen først kommer ret sent, da der skal en virkelig behandling af de enkelte sager til. Man har derfor fremsat dette lovforslag for at mildne derpå. Jeg tror ikke, ministeriet på nogen måde har sinket disse udbetalinger.

Det ærede medlem hr. J. M. Pedersen mente, at navneforandring for banerne kunne være heldig. Ja, jeg skal såmænd ikke sige noget imod det, hvis man ønsker at kalde dem noget andet. Jeg går ud fra, at det ærede medlems udtalelser bliver offentliggjort, og så kan det udvalg, der nu sidder, tage hans forslag op til behandling. Jeg skal være meget lydør, hvis dette udvalg foreslår et andet navn, men jeg synes, det er meget, meget underordnet.

Så gjorde det ærede medlem tilsidst nogle bemærkninger om den private færge, som har sejlet på Store-Bælt, og som nu i henhold til avisreferaterne har sagt stop. Efter det ærede medlems mening skulle det være, fordi man havde lagt dette foretagende hindringer i vejen, store afgifter o. s. v. Jeg vil gerne svare, at statsbanerne og ministeriet er uden skyld heri.

Horn: Den højtærede minister svarede på det ærede medlem hr. J. M. Pedersens bemærkning om færgen, forsåvidt angår statsbanerne og ministeriet. Jeg vil ikke have, at der skal brede sig den opfattelse, at det er Korsør og Nyborg havne, der søger at plage denne privatmand; skibsreder Jørgen Jensen har kun betalt det, som ellers forlanges af private, for at det hele kan gå rundt. Om det ærede medlem hr. J. M. Pedersen nu — som han har gjort ved tidligere lejlighed — ønsker at få overført særlige byrder på beboerne i Nyborg og Korsør, ved jeg ikke. Hr. Jørgen Jensen har fået den samme behandling som alle andre. At statsbanerne betaler en lavere afgift — en efter vor mening for lav afgift — til

Korsør og Nyborg havne, er en anden sag, men hr. Jørgen Jensen har fået en særdeles fair behandling fra de to kommuners side.

J. M. Pedersen: Jeg takker for den indrømmelse, som det ærede medlem hr. Horn gav mig: at den private færge ikke har fået den samme behandling som statsbanernes færger. Det var netop det, jeg synes den private færge skulle have haft. Det ærede medlem siger, at hr. Jørgen Jensen kun har betalt det, det koster byerne, og at det derfor ikke er for meget. Men hvorfor er det ikke så dyrt for statsbanerne at have en færge liggende i havnen, som det har været for ham? Hvorfor sætter man ikke taksterne op for statsbanerne, så at der kunne blive lige konkurrence imellem de private og statsbanerne?

Til den højtærede trafikminister vil jeg gerne sige, at jeg er fuldstændig klar over, at det ikke er trafikministeren, der har ansvaret for de høje afgifter, men om statsbanerne er helt uden skyld i, at det varede 8 måneder, før hr. Jørgen Jensen kunne få sin kontrakt i orden, er et helt andet spørgsmål, og det har jo været en medvirkende årsag til, at han har måttet standse.

(Kort bemærkning).

Horn: Den fremstilling af forholdene, som det ærede medlem hr. J. M. Pedersen gav: at den private færge er blevet skamløst behandlet af de to kommuner, skal ikke stå uimodsagt. Forholdet er det, at Korsør og Nyborg havne har overenskomster løbende over en længere årrække med statsbanerne, og statsbanerne har en ganske særlig forpligtelse, så man kan ikke uden videre sammenligne afgifterne for statsbanerne og for de private. Denne mand har fået en særdeles fin behandling af de to kommuner, og det var en rimelig pris, han skulle betale.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Det ærede medlem hr. J. M. Pedersen spørger, hvorfor ministeriet skulle bruge 8 måneder til at behandle det spørgsmål, som er rejst i forbindelse med den private færge. Jeg må gøre opmærksom på, at det ikke er 8 måneder. Ministeriet har for Korsørs vedkommende modtaget andragende den 27. oktober og for Nyborgs vedkommende den 11. oktober. Så kan det ærede

[Ministeren for offentlige arbejder.]
medlem selv regne ud, hvor lang tid] der er gået.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 26. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om tillæg til lov om opførelse af arbejderboliger på landet. (Vedrørende ejerskifter).

Mødet hævet kl. 14⁴⁰.

46. møde.

Onsdag den 26. januar kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om foreldelse af visse skattekrav m. v. har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Skytte* til indenrigs- og boligministeren.

Agter ministeren at stille forslag om øget tilskud fra den fælleskommunale udligningsfond til nedbringelse af kommunernes sygehusudgifter?

Skytte: Når jeg spørger den højtærede indenrigs- og boligminister, om han agter

at stille forslag om øget tilskud fra den fælleskommunale udligningsfond til nedbringelse af sygehusudgifterne, er årsagen følgende. Gennem en årrække har man i konsekvens af sygehusloven af 1946 regnet med, at der af den fælleskommunale udligningsfond til nedbringelse af kommunernes sygehusudgifter udbetales ca. 50 pct. af de tilskudsberettigede udgifter. Da sygehusudgifterne stadig har været stigende, har det medført, at der gentagne gange er stillet ændringsforslag til loven om sygehusvæsenet, tilsigtende at føre tilskuddet à jour. Som regel har de skiftende regeringer stillet sådanne forslag, en enkelt gang har mit parti måttet gøre det. Der blev trods stigning i kommunernes udgifter ikke stillet ændringsforslag i 1954, og da udgifterne siden er steget ganske betydeligt, er det, jeg tillader mig at spørge den højtærede minister, om han vil stille forslag om øget tilskud. Det kan efter mit partis mening ikke være rimeligt, at den stærke udgiftstigning, som er sket, alene skal bæres af kommunerne, og specielt er det urimeligt, at det for amtssygehusenes vedkommende alene er amtsskatteyderne, d. v. s. ejerne af fast ejendom, der skal betale stigningen.

Jeg håber på et positivt svar fra ministeren. Det vil blive modtaget med tilfredshed af sygehusejerne og skatteyderne, og det vil også bevirke, at jeg bliver fri for at stille forslag om ajourføring af tilskuddet fra den fælleskommunale udligningsfond.

Indenrigs- og boligministeren (Kjærboel): I anledning af det ærede medlems spørgsmål skal jeg oplyse, at amtsrådsforeningen, købstadsforeningen og sygehusforeningen allerede i november har rettet en henvendelse til mig for at søge udvirket, at regeringen fremsætter forslag om forhøjelse af tilskuddet fra den fælleskommunale udligningsfond til nedbringelse af de amtskommunale og købstadkommunale sygehusudgifter. Som det ærede medlem formentlig allerede ved, beregnes tilskuddet for det kommende finansår på grundlag af kommunernes sygehusudgifter i finansåret 1953—54, og da oplysning herom ikke kunne gives på daværende tidspunkt, meddelte jeg de kommunale organisationer, at en nærmere drøftelse af sagen burde vente, indtil sådanne oplysninger forelå; jeg regnede med, at de