

Betænkning

over

I. forslag til lov om ændringer i statsbaneloven og II. forslag til lov om ændringer i postloven.

(Afgivet af udvalget den 7. december 1961).

Udvalget har holdt 13 møder og haft flere samråd med ministeren for offentlige arbejder samt modtaget en række deputationer og/eller skriftlige henvendelser fra nedennævnte organisationer, institutioner eller private:

Aktieselskabet Den socialdemokratiske Presse i Danmark,
Arkitektens Forlag,
Bruhn, F., Ribe,
Danmarks aktive Handelsrejsende, Foreningen af 1901,
Dansk Bogtrykker- og Presseforening,
Dansk Fagpresseforening,
Dansk Journalistforbund,
Dansk Kvindesamfund,
Dansk Ungdoms Fællesråd,
Danske Dagblades Fællesrepræsentation,
De danske Husmoderforeninger,
De Forenede Rejsebureauer,
De grafiske Fags Sammenslutning,
De samvirkende danske Husholdningsforeninger,
De samvirkende danske Landboforeninger,
De samvirkende Invalideorganisationer,
Den danske Forlæggerforening,
Den illustrerede Presses Udgiverforening,
Det tekniske Personale på Århus Amtstidende,
Fagbevægelsens Kvindesekretariat,
Forenede Danske Motorejere,
Foreningen af Danske Landbrugsblade og Landbrugsjournalister,
Foreningen af Kioskejere i Danmark,
Højskolebladet,
Håndværksrådet,
Kjersgaard, H., distriktschef, Gentofte,
Kolonihaveforbundet for Danmark,
Kroman, Kroman & Toft A/S, advokater,
Københavns Amts Sognerådsforening,
Københavns Bladudgiverforening,
Landsforeningen Danske Vognmænd,
Organisationen af Bladudgivere i Provinsen,

Storkøbenhavns Kioskejerforening og Venstres Ungdoms Landsorganisation.

Ad I. forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

Ministeren for offentlige arbejder har i udvalget givet tilsagn om at forlænge gyl-dighedsperioden for 65-billetter i det omfang, dette må anses for gørligt uden nedgang i statsbanernes billetindtægter.

Endvidere har ministeren erklæret sig villig til at begrænse den i bemærkningerne til lovforslaget omtalte forhøjelse af prisen for måneds- og ugekort mellem bestemte stationer til 15 pct. samt til at undlade at forhøje priserne for overførsel af lastautomobiler på overfarterne.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af socialistisk folkepartis medlem) lovforslaget til *vedtagelse* med den af ministeren for offentlige arbejder foreslåede ændring, der alene vedrører ikrafttrædelsestidspunktet.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) er af den opfattelse, at prisen på måneds- og ugekort ikke bør forhøjes med større beløb end svarende til den almindelige forhøjelse for billetpriserne. Mindretallet kan, da dette synspunkt ikke har fundet almindelig tilslutning i udvalget, ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Ad II. forslag til lov om ændringer i postloven.

Ministeren for offentlige arbejder har efter forhandling med udvalget stillet nedenstående ændringsforslag, hvorefter den for avisporto i lovforslaget foreslåede forhøjelse på i alt 17,3 mill. kr. foreslås nedsat med 40 pct., idet dog nummerporto for

dagblade, takstklasse B, nedsættes med yderligere 0,4 øre pr. nummer. Forhøjelsen udgør herefter 9,89 mill. kr. eller 41 pct. af indtægterne på grundlag af de gældende avisportosatser.

Nedsættelsen er — bortset fra nødvendige afrundinger og fra den føromtalte yderligere nedsættelse af nummerportoen for dagblade, takstklasse B — fordelt forholdsmæssigt på de forskellige portodele, idet dog portoen for udgiverkorsbånd er uændret i forhold til lovforslaget.

Ser man bort fra takstklasse A, hvortil kun et meget ringe antal aviser er henført, men som uanset dette bør bibeholdes for at undgå, at den befordring af aviser, navnlig over kortere afstande, som ikke er tabgivende, unddrages postvæsenet, vil forhøjelsen efter det i ændringsforslagene nr. 2 og 3 foreslåede fordele sig som anført i nedenstående oversigt, idet halvdelen af forhøjelsen foreslås gennemført fra 1. april 1962 og resten fra 1. april 1963:

	Fra 1. april 1962-31. marts 1963				Fra 1. april 1963		
	Nugæld. porto	Ændringsforslag	Stigning		Ændringsforslag	Stigning	
	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	pct.	mill. kr.	mill. kr.	pct.
1. Nummerporto							
42,0 mill. anm. dagbladsnumre							
105,1 mill. abn. dagbladsnumre							
147,1 mill. dagbladsnumre	2,65	3,68	1,03	39	4,71	2,06	78
132,7 mill. anm. ugebladsnumre							
10,5 mill. abn. ugebladsnumre							
143,2 mill. ugebladsnumre	5,73	7,30	1,57	27	9,02	3,29	57
2. Overvægtsporto m. v.	6,20	6,80	0,60	10	7,40	1,20	19
3. Abonnementsporto							
2,1 mill. eksemplarer	0,95	1,47	0,52	55	1,90	0,95	100
4. Anmeldelsesporto							
18,2 mill. eksemplarer	2,73	3,64	0,91	33	4,55	1,82	67
	18,26	22,89	4,63	25	27,58	9,32	51
Udgiverkorsbånd	5,70	6,27	0,57	10	6,27	0,57	10
I alt	23,96	29,16	5,20	22	33,85	9,89	41

Til dækning af nedsættelsen i forhold til det oprindelige forslag oplyser ministeren, at han ud over den i ændringsforslag nr. 1 foreslåede forhøjelse af portoen for breve af vægt over 50 g og indtil 250 g endvidere ved ændring af „Bekendtgørelse om benyttelse af postvæsenet“ påtænker at forhøje portoen for indbetalingskort med 10 øre (fra 30 øre til 40 øre). Sidstnævnte forhøjelse påregnes at give en årlig merindtægt på 4,5 mill. kr. — medens forhøjelsen af portoen for breve af vægt over 50 g indtil 250 g

påregnes at give en årlig merindtægt på 1,7 mill. kr.

Ministeren har endvidere oplyst, at den ham i lovforslagets § 1, nr. 19, tillagte myndigelse ikke påtænkes benyttet til fastsættelse af højere takster for de pågældende aviser, end hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, postvæsenet som helhed har ved besørgelsen af disse aviser.

Herefter indstiller *hele udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for offentlige arbejder foreslåede ændringer.

Ændringsforslag

til

I. forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Erik A. Jensen):

Til § 2.

Datoen „1. december 1961“ ændres til: „1. januar 1962“.

II. forslag til lov om ændringer i postloven.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 1.

1) I den under nr. 5 foreslåede affattelse af lovens § 15.I.a., punkt 1-7, ændres under punkt 1 portoen for breve af vægt over 50 g og indtil 250 g fra 40 øre til 50 øre.

2) Den under nr. 16 foreslåede ændring erstattes af følgende:

„16. § 15.VIII.a., stk. 3, affattes således:

„Portoen er følgende:

	Dagblade		Andre aviser	
	(mindst 6 gange ugentlig)		A.	B.
	A.	B.	A.	B.
1. Nummerporto. Pr. nummer af gennemsnitsvægt indtil 50 g for dagblade og indtil 35 g for andre aviser (hosstående beløb multipliceres med nummerantallet i terminen), dog betales for mindst 3 numre pr. termin	5,1 øre	3,2 øre	9,0 øre	6,3 øre
2. Overvægtsporto. Pr. 100 g overvægt (af dagblade, hvis gennemsnitsvægt overstiger 50 g, og af andre aviser, hvis gennemsnitsvægt overstiger 35 g. Overvægten beregnes ved fra vægten af et komplet aviseksemplar at drage en vægtstørrelse = 50 g for dagblade og 35 g for andre aviser multipliceret med nummerantallet i terminen)	8,0 -	5,2 -	10,6 -	7,4 -
3. Abonnementsporto. For modtagelse af abonnement og den dermed forbundne oppebørsel og afregning pr. abonnement i hver termin	90 -	90 -	90 -	90 -
4. Anmeldelsesporto. For ekspedition og forsendelse af anmeldelser over anmeldte aviseksemplarer pr. eksemplar (såvel dagblade som andre aviser) pr. fjerdingår eller kortere termin	25 -	25 -	25 -	25 -

Bet. o. lovf. om ændr. i statsbaneloven m. m.

Til § 2.

3) § 2 affattes således:

„Denne lov træder i kraft den 15. marts 1962. § 1, nr. 17-20, træder dog først i kraft fra 1. april 1962 og § 1, nr. 16, først fra 1. april 1963.

I tiden fra 1. april 1962 til 31. marts 1963 gælder i stedet for den under § 1, nr. 16, anførte affattelse følgende affattelse af postlovens § 15.VIII.a., stk. 3:

„Portoen er følgende:

	Dagblade (mindst 6 gange ugentlig)		Andre aviser	
	A.	B.	A.	B.
1. Nummerporto. Pr. nummer af gennemsnitsvægt indtil 50 g for dagblade og indtil 35 g for andre aviser (hosstående beløb multipliceres med nummerantallet i terminen), dog betales for mindst 3 numre pr. termin	3,7 øre	2,5 øre	7,5 øre	5,1 øre
2. Overvægtsporto. Pr. 100 g overvægt (af dagblade, hvis gennemsnitsvægt overstiger 50 g, og af andre aviser, hvis gennemsnitsvægt overstiger 35 g. Overvægten beregnes ved fra vægten af et komplet aviseksemplar at drage en vægtstørrelse = 50 g for dagblade og 35 g for andre aviser multipliceret med nummerantallet i terminen)	7,3 -	4,6 -	10,5 -	7,0 -
3. Abonnementsporto. For modtagelse af abonnement og den dermed forbundne oppebørsel og afregning pr. abonnement i hver termin	70 -	70 -	70 -	70 -
4. Anmeldelsesporto. For ekspedition og forsendelse af anmeldelser over anmeldte aviseksemplarer pr. eksemplar (såvel dagblade som andre aviser) pr. fjerdingår eller kortere termin	20 -	20 -	20 -	20 - ““

Henry Christensen.

N. Chr. Christensen.

Holger Eriksen.

Fanger.

Victor Gram.

Andreas Hansen,
formand.

Ove Hansen.

Holmberg.

Horn.

Erik A. Jensen.

Jørgen Jørgensen (Ullerup).

Helge Larsen,
næstformand.

Anker Lau.

Peter Nielsen.

Poul Nilsson.

Ninn-Hansen.

Lars M. Olsen.

Bilag.

Ved skrivelse af 31. oktober 1961 stillede udvalget følgende spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder:

Vedrørende statsbaneloven:

1. Det bedes oplyst, hvilke af statsbanernes sidelinjer der efter ministerens opfattelse kan nedlægges i løbet af kort tid.
2. Har ministeren i øvrigt planer om nedlæggelse af statsbanernes sidelinjer?

Vedrørende postloven:

3. I hvor mange stationsbyer er der mere end én udbringning om dagen, og i hvor mange er der kun én udbringning om dagen?
4. I hvor mange rene landdistrikter er der mere end én udbringning om dagen, og i hvor mange er der kun én udbringning?
5. Er der nedlagt landpostruter, siden postloven sidst blev revideret, og er der foretaget indskrænkning i udbringningen?
6. I hvilken udstrækning har postvæsenet rationaliseret i provinsen siden 1957 (jfr. folketingsudvalgets betænkning af 24. januar 1957)?
7. Hvad agter postvæsenet at gøre for at motorisere landpostruterne, og i hvilket tempo påtænkes motoriseringen gennemført?
8. Under 1. behandling nævnte ministeren de beregnede omkostninger ved gennemførelse af en udbringning 2 gange daglig overalt på landet. Foreligger der i forbindelse med disse beregninger en opgørelse over, hvor meget der kunne indtjenes gennem en rationalisering, herunder en motorisering af udbringningen, hvorved postvæsenets muligheder for at kunne påtage sig udbringningen af større forsendelser kunne øges?

Herpå har ministeren ved skrivelser af 3. og 4. november 1961 afgivet følgende skriftlige svar:

Vedrørende statsbaneloven:

Ad 1 og 2.

„Statsbanerne følger med særlig opmærksomhed trafikken på de svagere benyttede strækninger dels for at kunne afpasse togantallet og i øvrigt tilrettelægge toggangen, så at betjeningens størrelse bliver mindst mulig, dels og navnlig for, hvor det viser sig nødvendigt, at kunne foretage en nøjere gennemgang af strækningens økonomi. En simpel beregning af de på pågældende strækning faldende indtægter og udgifter er dog ikke tilstrækkelig til at give et retfærdigt billede af, hvorvidt strækningen er en økonomisk belastning for statsbanerne. Et sådant billede fås kun gennem en beregning af, hvor meget statsbanernes samlede indtægter og udgifter vil gå ned, hvis trafikken på pågældende strækning indstilles. Eksempelvis kan nævnes, at flere tog på visse sidebaner køres af motorvogne i mellemrummet mellem to løb på hovedbanen. Fortjenesten ved at inddrage sådanne sidebanetog vil derfor ikke kunne beregnes som et produkt af de kørte kilometer og den gennemsnitlige driftsudgift pr. kørt motorvognskilometer. Dette medfører, at hvert enkelt tog og for indtægternes vedkommende hver enkelt transport må gennemgås. Undersøgelserne bliver derfor omstændelige og tidkrævende, men en del undersøgelser er foretaget.

Resultatet heraf har i nogle tilfælde været, at der straks kunne træffes beslutning om at foreslå driften indstillet (det drejer sig om i alt 12 strækninger), i andre tilfælde har der været grund til at antage, at en gennemgribende sanering af driften kunne skabe en sådan bedring i økonomien, at der ville være basis for en fortsat drift, i hvert fald i nogen tid. Det gælder eksempelvis Himmerlandsbanerne og Assensbanen. I Himmerland blev persontrafikken

indstillet på strækningen Ålestrup-Viborg, de fleste øvrige landstationer blev omdannet til ubetjente trinbrætter, togantallet blev nedskåret og toggangen i øvrigt tilrettelagt med et væsentligt mindre forbrug af trækraft. På Assensbanen, hvor der findes ikke så få manuelt betjente bomme, som krævede betjening fra tidlig morgen til sen aften, blev besparelser opnået ved at erstatte de tidlige morgentog og de sene aftentog med rutebiler og i øvrigt tilrettelægge toggangen således, at den krævede anvendelse af færre trækraftenheder og mindre personale på stationerne. Det er for tidligt endnu at sige noget afgørende om, hvorvidt den tilsigtede økonomiske bedring er opnået. Skulle det vise sig ikke at være tilfældet, vil trafikken blive foreslået indstillet.

For visse baner gør særlige forhold sig gældende. Trafikken på Sallingbanen er således knyttet så nær sammen med Salling-sundoverfarten, at dens fremtidige skæbne synes at måtte afhænge af, hvorvidt der bygges en bro med jernbanespor over Salling-sund. Og banerne Nyborg-Fåborg og Mommark-Sønderborg er på en noget lignende måde knyttet til færgeoverfarten Fåborg-Mommark. Om denne overfart og om Alsbanen har der gennem nogen tid været forhandlet med de stedlige kommunale myndigheder, og der er grund til at tro, at disse forhandlinger inden længe vil resultere i en ordning, der bl. a. medfører, at trafikken på Alsbanen kan indstilles.

Ikke mindst på de banestrækninger, hvor trafikken er svag, har muligheden for en rationalisering sigtende på forbrug af mindre personale kunnet udnyttes. En nedlæggelse af trafikken på disse baner vil derfor ikke medføre større lønbesparelser, men derimod navnlig få betydning, når skinner eller trækraft skal fornys. Derfor vil større skinneudvekslinger på eller erstatningsanskaffelser af trækraft til disse baner ikke blive foretaget, medmindre en økonomisk undersøgelse som foran nævnt viser, at der er basis for rentabel drift.“

Vedrørende postloven:

Ad 3 og 4.

„I 449 stationsbyer er der mere end én postomdeling om dagen, medens der i 177 stationsbyer er én postomdeling om dagen.

Endvidere er der mere end én postomde-

ling ved 123 posthuse, der ligger uden for banelinjerne.

2. Omdelingene dækker den bymæssige bebyggelse omkring posthusene samt en del andre samlede bebyggelser, medens der i det rene landdistrikt uden for de bymæssige bebyggelser som hovedregel ikke omdeles mere end én gang daglig.“

Ad 5.

„Der omdeles på hverdage direkte til samtlige husstande på landet. En del landpostruter er som følge af byernes vækst ved omdannelse til postbustillinger lagt ind under postkontorenes bydistrikt, hvorved beboerne har fået 2 eller 3 gange daglig omdeling.

Der er intetsteds sket indskrænkning i omdelingen i landdistriktet.“

Ad 6.

„Ved forbedringer i postbefordringen og som følge af den fortsatte bebyggelse i såvel større som mindre byers udkanter sker der til stadighed forbedringer og rationaliseringer af postomdelingen.“

Ad 7.

„Spørgsmålet om motorisering inden for landpostvæsenet behandles i et af generaldirektøren for post- og telegrafvæsenet nedsat udvalg. Efter at tanken om en varig motorisering ved anvendelse af knallerter og letvægtmotorcykler på landpostruter efter indvundne erfaringer måtte forlades, er der fra december 1960 foretaget forsøg med anvendelse af små varevogne på landpostruter. Antallet af motoriserede ruter er i de sidste måneder nået op på i alt 30. På disse ruter medtages også pakker over 1 kg til og fra beboerne i landdistriktet.

Formålet med de omhandlede forsøg er bl. a. at finde frem til de mest egnede vogntyper, at beregne driftsudgifterne, fastslå tidsbesparelsen etc. Af hensyn til indhøstning af erfaringer om køretøjernes anvendelighed og holdbarhed til daglig kørsel på små og dårlige veje i al slags vejr og med stop og start ved 100-150 daglige afleveringssteder pr. rute må forsøgene nødvendigvis udstrækkes over en længere periode. En pålidelig omkostningsberegning for motoriseringen kan derfor først foretages, når man

har fået erfaringer om vognenes levetid samt drifts-, vedligeholdelses- og reparationsudgifternes størrelse under de specielle forhold, hvorunder landposttjenesten foregår. Det er navnlig nødvendigt at erfare, hvorvidt motorkørsel vil kunne gennemføres nogenlunde regelmæssigt under en længere is- og sneperiode, hvorved bemærkes, at en sådan ikke indtraf i vinteren 1960-61.

Motoriseringen påtænkes gennemført, efterhånden som der indtræffer ledighed ved naturlig afgang blandt landpostbudpersonalet, ved nedlæggelse af banestrækninger

og andre større omlægninger i landdistriktet.“

Ad 8.

„Der er iværksat en nærmere undersøgelse af muligheden for at fremskynde motoriseringen ved i forbindelse med motorisering af dertil egnede landpostruter at etablere en 2. omdeling med aflevering af post i brevkasser ved vejene i de dele af landdistriktet, hvor det under hensyn til postmængden skønnes rimeligt og økonomisk forsvarligt.“