

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 139, fremsættelsen i tidenden sp. 393).

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

Første behandling af forslag til lov om ændringer i postloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 145, fremsættelsen i tidenden sp. 396).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Poul Nilsson: Forslaget til lov om ændringer i statsbaneloven, som det høje folketing nu skal behandle, har som tidligere forslag sin begrundelse i de meget store udgiftsstigninger, som notorisk har fundet sted.

Den højtærede minister har i sine bemærkninger til lovforslaget anført, at der for indeværende driftsår må regnes med en merudgift på ca. 65 mill. kr. Dette betyder, at det driftsoverskud på 29 mill. kr., der var i driftsåret 1960-61, vil blive forvandlet til et betragteligt driftsunderskud på regnskabet for driftsåret 1961-62.

De administrativt gennemførte forhøjelser pr. 1. juli 1961 er anslået til at give en merindtægt på ca. 14 mill. kr. årligt, men da disse forhøjelser kun får virkning for driftsårets sidste 9 måneder, er merindtægten i 1961-62 kun anslået til ca. 10,5 mill. kr. Det vil derfor være nødvendigt at foretage en række yderligere forhøjelser til imødegåelse af de store udgiftsstigninger. Disse andre forhøjelser skønnes at give en merindtægt på ca. 40 mill. kr. årligt. Den højtærede minister regner ikke med, at de foreslåede takstændringer kan træde i kraft før tidligst pr. 1. januar 1962, således at der i driftsåret kun kan regnes med virkninger af forhøjelsen for de sidste 3 måneder.

Efter forslaget ændres taksterne således, at billetpriserne forhøjes med 10 pct. Den årlige merindtægt herved er anslået til ca. 18,5 mill. kr., alt selvfølgelig under forudsætning af, at trafikken bliver uændret. Månedskortene ønskes forhøjet med 20 pct.

Når stigningen her er sat til 20 pct., er motiveringen den, at disse kort er meget billige, set i forhold til de almindelige billetpriser, og hertil kan føjes, at vi ikke ved tidligere takstforhøjelser har ajourført disse takster. Denne forhøjelse er anslået til at give en merindtægt på 4,7 mill. kr. Ugekortene anslås at give en merindtægt på ca. 1,5 mill. kr., idet prisen her sættes i forhold til taksterne for månedskortene, hvorved ugekortene får omtrent samme procentvise forhøjelse. Priserne for månedskort mellem samtlige stationer, 15 dages kort og 8 dages kort agtes forhøjet med ca. 15 pct., og den årlige merindtægt herved vil blive ca. 0,5 mill. kr. Indskrivningsgebyret for rejsegods og taksterne for cykler og motorcykler som rejsegods forhøjes, og der indføres den ændring, at hvor vi tidligere havde 3 zoner, skal vi nu kun have 2. Dette vil give en merindtægt på ca. 0,9 mill. kr. Priserne for overførsel af biler m. v. med vore færger forhøjes med 10 pct., hvilket vil give en merindtægt på ca. 3,3 mill. kr. For vognladningsgods og gebyrer agtes gennemført forhøjelser, som anslås at ville give ca. 10,8 mill. kr. De her nævnte forhøjelser er anslået til i alt at give de danske statsbaner en merindtægt på ca. 40 mill. kr.

Jeg erkender blankt, at det er mange penge, det drejer sig om, udgifter, man pålægger den enkelte borger og vort erhvervsliv, og jeg forudser, at man igen vil få en debat, måske ikke så meget om det driftsmæssige princip, ønsket om at tilstræbe balance for DSB. De meget store påviste udgiftsstigninger gør det simpelt hen nødvendigt, at den højtærede minister ved et lovforslag søger at skaffe sig dækning for disse store udgifter; thi der er vel ingen, som vil ændre ved dette princip, således at DSBs store årlige udgifter alene skal tages over skatterne.

Debatten her vil igen sikkert komme til at dreje sig om de egnspolitiske forhold, alt set ud fra de foreslåede ændringer med de virkninger, de vil få på de forskellige områder. Vi i socialdemokratiet vil gå ind for det principielle i forslaget, nemlig at der må skaffes dækning, og skulle der her i debatten fremkomme synspunkter om praktiske og måske mere rimelige eller mere retfærdige ændringer fra andre ærede ord-

[Poul Nilsson]

førere, er vi villige til at overveje sådanne eventuelle tanker, men jeg føjer gerne til, at problemstillingen må være den, at vi ikke ændrer ved statsbanelovens princip, og konsekvensen heraf er, at vi i den foreliggende situation må gennemføre et lovforslag, hvis sigte er, at der gøres, hvad der er muligt for at skabe en vis balance mellem udgifter og indtægter.

Må jeg i henhold til det sidst anførte om skattebalancen fremføre et par synspunkter ud fra sigtet om at skaffe DSB større indtægter. Jeg har i den afvigte sommer rejst meget — og meget i den såkaldte turistsæson — og jeg mener at turde påstå, at der selv i denne såkaldte højsæson er en hel del tomgang med det kørende materiel i persontrafikken, de såkaldte tomme pladsers passagerer. Har vi her rigtig for øje, at de tusinder af nyindregistrerede biler, scootere og motorcykler har påført DSB stor konkurrence? Jeg vil i anledning af de lige omtalte ikke udnyttede pladser spørge den højtærede minister, om ikke ministeren kunne tage under overvejelse at lade 65-billetternes brugstid udvide. Jeg tror, de ældre ville blive glade for en sådan nyordning — det var jo den højtærede minister, der opfandt og gennemførte denne værdifulde ordning med 65-billetterne — og jeg tror, at DSB kan udvide passagerantallet uden at sætte ekstra materiel ind. Her ville man få en, tror jeg, stor indtægt, og det er jo i den sidste ende, fortjenesten ligger. For at undgå enhver misforståelse vil jeg gerne føje til, at det er klart, at under den store spidsbelastning, der er ved højtiderne, pinse, påske og jul, må 65-billetterne ikke kunne benyttes. Man kunne jo bestemme, at disse 65-billetter ikke måtte anvendes en 3-4 dage før og efter disse højtider.

Angående konkurrencen fra de mange selvkørende ved jeg, at mange af disse på de lange strækninger hellere ville benytte DSB — jeg taler her ud fra mine erfaringer fra Vestjylland. For det første er sådanne lange bilrejsers trættende i den voldsomme landevejstrafik, og for det andet har biljerne jo store vanskeligheder med at få plads til deres vogne, ikke mindst i de store byer, men i særdeleshed i København. Hele dette klientel både kunne og burde

DSB friste dels med deres forholdsvis billige rejser, dels med lidt mere komfort.

Det ligger ikke til mig at overdrive, og slet ikke, når det gælder DSB, men den højtærede minister skal nu vide, at vi i Vestjylland ikke mere kan være tjent med at køre under de nu givne vilkår. Vore lyntog, som nu har kørt i mere end 25 år og i samme tidsrum har kørt tusinder af kilometer, er nu så slidte og medtagne, at det vist ikke kan være urimeligt, at vi ved dette lovforslags behandling frembærer ønsket om, at en ændring her må finde sted. Jeg ved, at der ved fremsættelsen af dette ønske vil rejse sig mange problemer; jeg ved også, at det vil kræve nye investeringer. Jeg ved, at man har mange andre problemer at kæmpe med inden for DSB, og at den højtærede minister har disse problemer inde på livet, men jeg tror, at det i den givne situation i meget høj grad vil interessere offentligheden og ikke mindst offentligheden i Vestjylland, om den højtærede minister ville sige noget om disse forhold.

Må jeg til sidst føje til: er det ikke teknisk muligt, at banelegemet kunne få en anden og bedre fundering? Thi jeg siger ikke for meget, når jeg giver udtryk for, at som forholdene er på disse vestjyske lange strækninger i øjeblikket, er den befordring, der her bydes de rejsende, simpelt hen så dårlig, at det mere er en tortur, end det er behageligt at tage disse lange rejser. Jeg siger det, fordi jeg ved, at det nuværende materiel ikke frister de mange private bil ejere, der sikkert ville blive vore kunder på mange rejser, om der her kunne ske en ændring af forholdene.

Med disse bemærkninger skal jeg på socialdemokratiets vegne anbefale det foreliggende lovforslag til velvillig behandling her i det høje ting.

Forslaget til lov om ændringer i postloven har i og for sig samme sigte som lovforslaget om statsbanetaksterne; der er derfor ikke grund til at gøre mange principielle bemærkninger herom.

I bemærkningerne til lovforslaget gør den højtærede minister opmærksom på, at de store stigninger i lønudgifterne og andre stigninger vil medføre, at der i finansåret 1961-62 må regnes med et underskud på ca. 40 mill. kr. Det er fremhævet, at den

[Poul Nilsson]

største stigning er at finde i lønudgifterne, og det er fremhævet, at denne stigning alene vil udgøre ca. 85 pct.

Det foreliggende lovforslag tilsigter at forøge indtægterne, idet man vil ændre de takster, som man mener er mest tabgivende for postvæsenet. Her er der mest tænkt på avis- og pakkeportoer, idet der henvises til, at disse forsendelser, som forholdene er nu, er de mest tabgivende.

Endvidere tilsigter forslaget en forenkling af det gældende portosystem. De ændringer, der er foreslået, er beregnet til at give postvæsenet en merindtægt på ca. 31,7 mill. kr. årligt. Maksimumsvægten for postpakker ønskes nedsat fra 50 kg til 20 kg. Denne ændring påregnes ikke at ville genere publikum, idet de større pakker befordres på anden måde, og da vægtgrænsen 20 kg bruges bl. a. af Norge, Sverige og Vesttyskland — i Holland er den kun 10 kg — synes denne ændring rimelig. Det må endvidere anses for ønskeligt, at der sker en ændring af maksimumsbeløbet for postanvisninger, og den foreslåede bemyndigelse til ministeren til at sætte beløbet op fra 1 000 kr. til 3 000 kr. er kun en imødekommelse af de ønsker, der er fremsat af postvæsenets mange kunder.

Med hensyn til brevforsendelser over 250 g foreslås portoen forhøjet fra 80 øre til 1 kr. Portoen for forretningspapirer, tryksager og vareprøver foreslås ændret fra 60 øre til 80 øre. Ændringerne i taksterne for postopkrævninger og postindkasseringer begrundes med det store arbejde, som der er ved disse ekspeditioner, set på baggrund af lønforhøjelser og arbejdstidsnedsættelse.

Jeg ved ikke, om man med disse og andre foreslåede ændringer har ramt helt rigtigt, men allerede nu vil jeg gerne sige, at vi i socialdemokratiet med hensyn til dette er villige til forhandling, idet vi gerne vil forhandle om alle disse forhold i det udvalgte, jeg senere vil foreslå nedsat. Det tjener formentlig intet formål at gå i enkeltheder her.

Derimod vil jeg gerne sige et par ord om de forhøjelser, som findes i lovforslaget med hensyn til udbringning og transport af aviser og ugeblade. For dagbladenes vedkommende er vi alle bekendt med, at de kæmper med store, meget store problemer

og har mange vanskeligheder. Den bladdød, som efterkrigstiden har været så rig på, og som vi alle beklager, siger os et og andet om, at vi på disse områder har mistet store værdier. De nu forsvundne blade har været gode formidlere af såvel internationalt, politisk, kulturelt og egnspolitisk stof, og deres død er dobbelt beklagelig, når vi ved, at tabet endnu ikke er blevet erstattet og måske aldrig kan erstattes.

Det er derfor forståeligt, at bladene nu igen lader høre fra sig, ikke mindst de økonomisk svageste. Skulle man her tage hensyn til følelsesmæssige betragtninger, ville tankerne vel gå i retning af, at man netop her måtte fare med lempe. Nogle ville måske mene, at vi måtte lade det offentlige gå mere ind i billedet. Som bekendt havde den højtærede minister efter henstilling fra postvæsenet i 1956 udarbejdet et forslag om at forhøje avisportoer med ca. 10 mill. kr. Forslaget blev skåret ned til kun at give en merindtægt på 2 mill. kr. årligt, og da udgifterne er steget betydeligt siden 1956, må der finde en ajourføring sted. Når den foreslåede forhøjelse synes at virke meget voldsom, er årsagen jo at finde i den beslutning, som blev truffet i 1956.

Jeg har, så godt som det nu har været mig muligt, læst en del blades kommentarer til forhøjelsen; ikke mindst har jeg hæftet mig ved en spidsartikel i Jyllands-Posten den 22. oktober dette år. Det kan ikke andet end undre, at blade, der er ivrige modstandere af statstilskud til bl. a. kulturelle formål, i denne sag vil mene, at når det gælder dem, kan man have en anden stilling, for hvis portoen ikke dækker postudgifterne til avisudbringningen, er der jo tale om et statstilskud. Jeg skal ikke gå ind i nogen diskussion på nuværende tidspunkt om Jyllands-Postens almindelige bemærkninger og Jyllands-Postens betragtninger over for den samlede socialdemokratiske presse. Forholdet er dette, synes jeg, at visse blade i deres omtale af sagen hævder, at man her indfører en ændring med hensyn til udbringning af dagblade, der ikke rammer den socialdemokratiske presse, men kun bliver til skade for de andre blade. Jeg kan hertil kun sige det ganske enkle, at vi i vor distribuering på mange måder har en anden udbringningsform end

[Paul Nilsson]

de blade, der kritiserer lovforslaget. Men alle disse blade ved jo ganske afgjort, at den udbringning ved bude, som vi har i byerne, også har været belastet med en meget stor stigning i lønningerne til budene. Jeg skal ikke sige mere om dette, men kun føje til, at skal vi følge det forretningsmæssige princip, ja, da må det følelsesmæssige træde i baggrunden.

Nu hører jeg til dem, der mener, at i den tid, vi lever i, kan de beløb, det her drejer sig om, ikke klare den bladkrise, som vi ved dagbladene befinder sig i. Jeg tror, vi på dette område er inde i en tid, hvor det bliver helt andre ting, der vil blive afgørende for dansk presse.

Der er i bemærkningerne til lovforslaget mange saglige oplysninger om og motive-ringer for en forhøjelse af taksterne, og det står nu helt til det kommende udvalg nærmere at undersøge disse. Jeg tror at kunne sige til den højtærede minister, at der om dette lovforslag vil blive stillet mange spørgsmål, og at samråd med ministeren vil blive ønsket, foruden at vi formentlig kan vente deputationer, som jeg tror jeg i dette som i andre tilfælde på forhånd kan love en velvillig modtagelse, og at vi vil høre på deres synspunkter. Men da dækning skal skaffes for udgifterne også her, vil jeg allerede nu på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale det foreliggende forslag, idet jeg udtaler vor villighed til en saglig og fordomsfri forhandling såvel i det kommende udvalg som i det høje ting.

N. Chr. Christensen: Jeg skal i mit indlæg udelukkende beskæftige mig med ændringerne til postloven.

Det er nu tredje gang, den højtærede minister for offentlige arbejder fremsætter et lovforslag om posttakster, der i sit indhold først og fremmest er et lovforslag om forhøjelse af avisporto. Første gang det skete, var den 6. juni 1956, og dengang havde man tænkt at føre lovforslaget

igennem som en hastesag, men udvalgsarbejdet blev ikke tilendebragt, fordi dette lovområde nu engang ikke er så ligetil, som tallene i lovforslaget synes at give udtryk for.

Anden gang var den 25. oktober 1956. Lovforslaget blev genfremsat uændret, skønt det havde været ude for hård modstand fra alle sider her i folketinget. Ministeren bemærkede da også, at den uændrede genfremsættelse ikke skulle tages som et udtryk for, at han ikke ville tage hensyn til den fremsatte kritik, men blot for, at udvalget måtte gøre sit arbejde færdigt. Den højtærede minister lagde med andre ord denne vigtige sag over i folketingsudvalgets hånd. Den højtærede minister var villig til at drøfte andre veje end de i lovforslaget nedfældede, blot han fik de penge, som han ønskede. Jeg minder om, at den socialdemokratiske ordfører for disse 4-5 år siden sagde, at den byrde, der her var foreslået lagt over på pressen, måtte fordeles på en mere rimelig måde. Jeg minder om, at den daværende radikale ordfører også gav udtryk for, at han hverken fandt forslagens udformning ønskelig eller heldig. Jeg har den optimistiske opfattelse, at udformningen også denne gang vil komme ud for en saglig kritik, som man bliver nødt til at tage hensyn til, når sagen behandles i det udvalg, der vil blive nedsat. Oppositionens ordførere anslog de samme toner, som lød fra regeringspartiet og fra det radikale venstre, og begrundede modstanden. Og da dette var sket, gav ministeren sig.

Jeg synes, det er nødvendigt af hensyn til hele den historiske udredning at gøre opmærksom på, at lovforslaget, da det kom til tredje behandling her i tinget, var led-saget af en overordentlig interessant betænkning. I denne betænkning blev der givet udtryk for, at den fremførte modstand mod den såkaldte nummerporto var begrundet med, at denne forhøjelse i særlig grad ville ramme dagbladenes abonnenter i landdistrikterne, hvor der de fleste steder kun er én udbringning om dagen, og be-

[N. Chr. Christensen.]

tænkningen slutter med, at hele udvalget henstiller, at spørgsmålet tages op inden for postvæsenet med henblik på en undersøgelse med modernisering for øje. Denne modernisering skulle altså efter hele folketingsudvalgets indstilling tage sigte ikke mindst på den udbringning, der fandt sted i landdistrikterne. Det vil derfor, synes jeg, være rimeligt at spørge den højtærede minister, som nu for tredje gang har fremsat et lovforslag efter de gængse retningslinjer med en knugende byrdefordeling til pressen, om der er sket noget i de mellem-liggende år, om man har et materiale, der viser, at postvæsenet har taget hensyn til den henstilling, som hele folketinget rettede til postvæsenet i 1957.

Det forekommer os, at de 17 mill. kr., som foreslås lagt over dels på dagspressen, dels på ugebladene og dels på tidsskrifterne, er en overordentlig hård omgang for de pågældende erhverv. Så vidt mig bekendt har den rationalisering, som vi krævede her i tinget, ikke fundet sted i nævneværdig grad. Landpostbudene kører endnu på trædecykel fra hus til hus, lige så velsete som før, men uden at have fået del i de goder, som andre har fået, ud over de lønmæssige. Skønt et enigt folketing i 1957 afviste anslaget mod pressen og dermed naturligvis også mod forbrugerne, som skulle have betalt disse nye byrder, og skønt den højtærede minister tiltrådte, at han måtte finde frem til en anden byrdefordeling, ekspederer den højtærede minister nu for tredje gang postvæsenets beregninger ikke alene ved at kræve, hvad man ikke fik i 1957, men ved at lægge en ekstra regning oven på af en størrelse, som hidtil ikke er set i det høje ting. Af portoforhøjelser på mellem 30 og 40 mill. kr. skal dagbladene og tidsskrifterne, som jeg nævnte, betale de 17 mill. For dagspressen er den laveste forhøjelse på 88 pct. og den største forhøjelse på 175 pct., og denne højeste procentsats rammer endda fortrinsvis de små og de mellemstore blade, netop de blade, der i dag befinder sig i en eksistenskamp på liv og død.

Den højtærede ministers begrundelse er — undskyld, jeg siger det — uoriginal. Det er den samme som den, der blev underkendt i 1956 og 1957, nemlig at en anden

avisudbringning er dyrere end postvæsenets, og at postvæsenets avisudbringning i det hele taget er tabbringende. Det er den begrundelse, den højtærede minister fremfører. Denne skematiske opfattelse kan lige så vel omdiskuteret i dag som for 5 år siden, og for provinsens vedkommende kan den direkte modbevises. Post- og telegrafvæsenets regnskab viste et overskud på 56 mill. kr.; nu venter man altså et underskud på 40 mill. kr., og til dækning heraf vil den højtærede minister have 17 mill. kr. fra dem, der laver aviser, tidsskrifter og ugeblade her i landet.

Det er i sig selv en prisværdig indstilling, at et statsforetagende skal hvile i sig selv — det er vi naturligvis ikke modstandere af — men det kan ikke kaldes prisværdigt, at et enkelt led i samfundsmaskineriet, det skrevne ord gennem dagspressen og ugepressen, skal bære næsten halvdelen af det underskud, som post- og telegrafvæsenet nu regner med.

Vi kan fra mit partis side give tilslutning til forhandling om og undersøgelse af betimeligheden af den voldsomme takstforhøjelse, postvæsenet møder med, men det bliver, hvis de mange penge skal skaffes, efter andre fordelingsregler end de af den højtærede minister foreslåede. Så må vi håbe, at den højtærede minister ligesom i 1957 vil være positivt indstillet over for de sagligt begrundede synspunkter, der vil blive fremsat under udvalgsarbejdet. Vi vil på forhånd gå ud fra, at også andre partier i det høje ting ligesom i 1957 vil være enige med os i modstanden mod en uretfærdig og ødelæggende fordyrelse for pressen og tage i betragtning, at mange blade her i landet i dag står i en eksistenskamp på liv og død.

Jeg går ud fra, at pressens folk vil være enige med mig i, at vi kan acceptere en postlov, der giver postvæsenet en rimelig forhøjelse til dækning af omkostningsstigninger inden for det tidsrum, der er forløbet, siden vi sidst behandlede postloven her i tinget. Men det kan på den anden side ikke være statens opgave i et demokratisk samfund at bidrage til bladdøden. Jeg synes, at en socialdemokratisk redaktør her på Sjælland har ramt plet, når han siger, at avisen er ikke noget, man lægger afgift på, som man lægger afgift på spiritus og tobak.

[N. Chr. Christensen.]

Jeg minder om, at i de seneste år er 45 dagblade blevet offer for bladdøden, og jeg kan forsikre den højtærede minister, at endnu flere vil følge efter, hvis ikke dette lovforslag bliver underkastet en meget betydelig revision i retning af nedsættelse af de foreslåede forhøjelser, og hvis ikke det ensidige præg forsvinder fra lovforslaget.

Et lovforslag af en så teknisk karakter som et lovforslag om posttakster, herunder avisporto, kan naturligvis ikke gennemgås i enkeltheder her i tinget. Det skal ske under udvalgsarbejdet, og dér vil jeg være i stand til at fremlægge et righoldigt materiale om lovforslagets ødelæggende karakter for pressen og dermed for det frie ords udbredelse her i landet, et materiale, der er bygget op på tal og ikke på følelser.

De små blade, de, der udkommer med 8 sider om dagen, rammes hårdest, de får en forhøjelse — hold Dem nu godt fast! — på 175 pct. Jeg tør nok antyde, at den højtærede minister har fået skovlen op under den del af pressen, der kæmper den hårdeste eksistenskamp her i landet. De mellemstore blade, de, der har 14 sider, slipper med 125 pct. — ordet slipper tillader jeg mig at sætte i gåseøjne. Og de helt store blade får en forhøjelse på 107 pct. I penge bliver det naturligvis til meget.

For at vende tilbage til de mellemstore dagblade, der er postvæsenets kunder, så betaler de i dag 304 øre i kvartalet; det foreslås nu sat op til 883 øre i kvartalet. For 6 000 eksemplarer var det før 18 240 kr. Nu bliver det 40 980 kr., man skal af med til postvæsenet.

Disse og andre blade i provinsen har fået en forhøjelse af typografllønningerne på ca. 14 pct. og af journalistlønningerne på noget lignende. Til at dække prisstigningerne, også en forudset mindre prisstigning fra postvæsenet på linje hermed, har de gennemført en abonnementsforhøjelse, der ligger på 3 kr. Men det krav, som vi fra postvæsenets side bliver stillet over for gennem den højtærede ministers forslag i dag, vil alene for de blade, som bruger postvæsenet til distributionen, betyde en forhøjelse, der ligger i underkanten af 4 kr. Nu spørger jeg: når nu den prisstigning,

der har fundet sted, er indregnet og man har regnet med en prisstigning på linje hermed fra postvæsenets side, tror man så, der er nogen mulighed for og rimelighed i, at bladene, uanset hvilket parti de tilhører, kan komme til deres abonnenter, et kvartal efter at de har forhøjet abonnementet, for at dække denne prisstigning på 3 kr. og forlange yderligere 4 kr.?

Nu siger man i bemærkningerne til lovforslaget, at der er dyrere udbringelsesmetoder her i København. Det er muligt, postvæsenet har været billigere i provinsen end det, vi betaler — f. eks. ved det blad, jeg redigerer — til Kvindeligt Arbejderforbund, der står under LO, men den forhøjelse, postvæsenet forlanger, ligger mange procent over den stigning, som Kvindeligt Arbejderforbunds medlemmer fik for at udbringe blade. Så gør jeg endda opmærksom på, at det er den dyreste udbringningsform. Det er ikke nær alle blade i provinsen, der anvender den faglige arbejdskraft, som vi har, og som vi for vort vedkommende er udmærket tilfreds med at anvende.

Et fælles træk for pressen, også for ugeblade og tidsskrifter, er, at ingen har kalkuleret med så tårnhøje stigninger som dem, der nu kommer ind under begrebet „afgifter“, for det er det, jeg vil kalde det. Ministeren kan måske sige, at det er bladenes fejl, men er det en fejl, at man ikke har kalkuleret med en prisstigning, der ligger på mellem 88 og 175 pct.? Jeg tror, det retfærdigvis må erkendes, at man ikke på forhånd kunne drømme om, at regeringen ville have givet anledning til noget sådant.

Jeg skal til slut resumere derhen, at vi finder, at den form, som man har givet forslaget til lov om postloven, er for vilkårlig, og hvis det viser sig under udvalgsarbejdet, at det er nødvendigt at nå frem til rentabilitet og til en sund forretningsgang i postvæsenet, så vil vi være med til at finde den. Men vi vil ikke være med til at lægge den på en så vilkårlig måde, som det er sket her, hvor et enkelt erhverv skal betale en så stor part af den. Sidste gang fandt vi på udvej, vi finder såmænd også nok på udvej denne gang.

Jeg minder om, at det, jeg her giver udtryk for, ikke er et partipolitisk syns-

[N. Chr. Christensen.]

punkt; det er et synspunkt, som vi har set udtrykt på samme måde i den socialdemokratiske presse, i den radikale presse, i den konservative presse, i venstres presse og i presse uden for partierne. Jeg håber på, at vi i samarbejde med den højtærede minister og senere med den nye generaldirektør kan nå frem til en mere rimelig ordning end den, vi i dag har med hensyn til postudbringelse, og her tænker jeg på det, som jeg indledede med at sige, udbringningen i landkommunerne. Hvorfor skal folk i landkommunerne betale mere, end vi skal i provinsbyerne, for at få en avis, der er 24 timer gammel? Mange steder kommer avisen ikke ud før 24 timer efter, at den har forladt stemplet. Hvorfor kan man ikke indføre den rationalisering — det stiller jeg som et spørgsmål til den højtærede minister, og selv om det måske ikke kan besvares her i dag, vil det sikkert kunne besvares under udvalgsarbejdet — hvorfor kan man ikke rationalisere således, at også udbringningen på landet bliver af en mere moderne karakter end i dag? Jeg synes ikke, det er rimeligt, at landposten triller fra hus til hus og fra gård til gård, men jeg tror, man ligesom i udlandet må kunne finde ud af at bringe disse aviser ud med små biler eller andre motorkøretøjer og finde opsamlingssteder; på denne måde kan man nå frem til noget rationelt.

Når man bruger det udtryk, at det i virkeligheden er tabgivende for postvæsenet at have denne avisudbringning, vil jeg nok spørge, hvordan man i det hele taget skulle bevare landpostbudene, hvis de ikke havde avisen at gå med, men kun havde breve at gå med; hvis de ikke kom ud med aviserne, ville grundlaget for deres eksistensberettigelse svinde bort. Dertil kommer, at aviserne er postvæsenets virkelig gode og faste kunder, som postvæsenet kan regne med at få et stort beløb fra i hvert kvartal. Men postvæsenet undser sig ikke for, når det opkræver pengene for disse blade, at gemme pengene hen et eller andet sted i næsten en måned, inden vi får dem, og uden rente herfor. Hvor mange penge mon postvæsenet har scoret på denne foreretning? En stor del af de penge, der kræves ind, får vi oven i købet først 2½ måned efter, at de er opkrævet ude hos abonnenten.

Nu ser jeg nok, at den højtærede minister ryster på hovedet, men jeg er ikke sikker på, at den højtærede minister er helt klar over... (*Ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]: Det var ikke af det!). Nå, det var af det andet. Ja men jeg er alligevel ikke sikker på, at ministeren er helt klar over, hvorledes forholdene er, men vi vil i al venskabelighed gerne snakke om disse priser og navnlig om disse høje procentsatser.

De andre ting i lovforslaget, nemlig det, der angår ugeblade og tidsskrifter, og det, der angår forhøjelser på pakker o. s. v., er tekniske forhold, men også hårdt ramrende for visse kategorier, og vi må se nærmere på det. Hvis jeg må blive i pressesproget — og jeg håber ikke, den højtærede minister vil føle sig fornærmet over det — vil jeg sige, at jeg tror, at dette lovforslag trænger til en korrektur ligesom et tidligere lovforslag, der blev fremsat og derefter gennemgik en ganske betydelig korrektur. Ministeren var jo glad, for han fik sine penge, og det får han såmænd også nok denne gang, hvis han kan bevise, at det er nødvendigt, at han skal have disse penge.

Den højtærede minister for offentlige arbejder har givet udtryk for, at det er en forretning — nu ser jeg, at den højtærede minister peger på den højtærede finansminister, og det forstår jeg i for sig godt, for derved giver han jo udtryk for, at det er afgifter, man vil have, og ikke en forhøjelse af posttaksterne. Derfor vil jeg gerne sige til den højtærede minister for offentlige arbejder, for trafik og for postvæsen, at vi tilsiger vor medvirken i et udvalgsarbejde, der skal gå ud på at få fremskaffet de oplysninger, som er nødvendige for at belyse hele denne sag. Så ender det såmænd nok som i 1957 — idet vi dog erkender, at der har fundet en prisstigning sted, som vi bliver nødt til at betale noget til — med, at lovforslaget på den ene eller den anden måde kommer frem til afstemning her i tinget, og at ministeren får de penge, der er nødvendige, men med en helt anden og rimeligere byrdefordeling end den, der nu er foreslået.

Holmberg: Med hensyn til lovforslaget vedrørende postloven er jeg stort set enig med mit partis ordfører, det ærede medlem hr.

[H. Imberg.]

N. Chr. Christensen, og derfor skal jeg nøjes med nogle enkelte bemærkninger til understregning af det, der allerede er kommet frem.

Jeg tænker her på de to gange ombæring på landet. Vi ved naturligvis godt alle sammen, at det kan være en svær sag, som det ikke uden videre er så ligetil at klare. Men at der i øjeblikket er udpræget forskelsbehandling, er da ganske åbenbart. I købstæder og stationsbyer får kunderne post 2 gange daglig, men så snart man bor i en vis afstand, og det behøver bare at være en kort afstand, er der kun én ombæring, og det er egentlig uanstændigt, at det har kunnet gå i så mange år på den nuværende måde, men desværre ser det ikke ud til, at postvæsenet er indstillet på en bedre service, tværtimod.

Det har været almindeligt, at folk på landet hentede deres lørdagsavis på postkontoret søndag formiddag, og det kan endnu lade sig gøre de fleste steder, men der er dog undtagelser. Er ministeren egentlig klar over, hvor dårligt det er enkelte steder? Avisen trykkes om lørdagen — vi kan endda sige, at stoffet er fra om fredagen — og selv om vi kommer og vil hente den på posthuset om søndagen, kan det ikke lade sig gøre. En del af disse blade har, hvad man må have lov at kalde et naturligt opland, og de bliver slet ikke lagt af på brevsamlingsstedet, de går til en anden by, hvor posthuset er lukket, og det er egentlig en net kundebetjening. Er ministeren egentlig klar over de forhold, jeg her drager frem? Naturligvis kan jeg nævne konkrete eksempler, hvis ministeren ønsker det. Er ministeren klar over, hvor sløjt det er på dette område? Disse bemærkninger skal naturligvis under ingen omstændigheder opfattes som bebrejdelser mod postbudene, postbudene er jo vores alle sammens gode venner ude på landet, eller postfunktionærerne, men mine bemærkninger gælder postvæsenets øverste ledelse og i øjeblikket den højtærede minister.

Når vi læser ministerens bemærkninger til statsbanelovforslaget, ser vi, at motiveringen for disse forhøjelser er lønstigningerne i foråret, arbejdstidsforkortelse m. v., og at det er absolut nødvendigt med disse forhøjelser af hensyn til det underskud, som

ellers ville komme, og det lyder egentlig meget rimeligt. Men så kan man diskutere, om den politik, regeringen har ført, har været rigtig, og om det er rimeligt, at regningen for den forkerte politik, der har medført de store lønstigninger, kommer nu, men det vil jeg i første omgang lade ligge. Regningen er på 65 mill. kr., og det er klart, at det vil være med til at forhøje vort omkostningsniveau. Nu foreligger forslaget, og jeg skal her ved første behandling holde mig til nogle mere principielle betragtninger, for jeg går ud fra, at lovforslagene går i udvalg, og det vil egentlig være det rigtige forum at behandle disse forslag for.

Statsbanerne er jo en stor forretning, som vi naturligvis vil beholde en rum tid fremover, men hvis vi ser på udviklingen, må vi erkende, at statsbanerne i realiteten har tabt i konkurrencen med trafikken på vejene. Jeg kan bare henvise til, at for kun få år siden blev langt over halvdelen af godset transporteret med banerne, og omkring århundredskiftet blev omkring 80-95 pct. af godset transporteret med jernbanerne, men ser vi på det, som det er i øjeblikket, skulle situationen ifølge oplysninger fra motorsagens oplysningsråd være den, at ca. 85 pct. af godstransporten målt i tonkilometer bliver besørget af vare- og lastbiler. Noget lignende gør sig gældende for persontrafikken. Det er ganske kort den udvikling, der foregår, men jeg vil gerne indrømme, at staten på mange områder har erkendt udviklingen, for der er allerede nu nedlagt mange tabgivende baner, og jeg er helt overbevist om, at der er mange, der står for tur.

Her må jeg måske minde ministeren om det materiale, vi fik sidste år fra ministeriet for offentlige arbejder, da vi havde forlangt en redegørelse for 14 af de mest tabgivende sidelinjer, og det forslag, vi stillede i forbindelse med vore sparebestræbelser. Men når en bane er nedlagt, højtærede minister, behøver befolkningen ikke af den grund at blive ringere stillet i almindelighed, snarere måske tværtimod. Banerne har deres lastbiler til at besørge godstrafikken, og jeg vil gerne anbefale den højtærede minister at se lidt nærmere på, om disse biler ikke kører for usmidigt, for det er ikke meningen, at også bilerne skal køre i en bestemt rute. Fordelen ved denne form

[H:Imberg.]

for transport skulle dog være, at varerne blev bragt frem til modtagerne, og jeg har fået at vide, at en hel del af disse lastbiler ikke kører om lørdagen, selv om de har gods at køre med, og på den måde vil udviklingen fortsætte, således at banerne selv efter overgangen til lastbiler taber i konkurrencen over for de private vognmænd.

Jeg har gerne villet gøre disse bemærkninger i forbindelse med forslaget om højere takster, for det ene er jo egentlig afhængigt af det andet.

Så kommer jeg til ministerens motivering: de store lønstigninger i foråret som baggrund for takstforhøjelserne. Hvis vi ser på hele forretningen de danske statsbaner, så er det nok rigtigt, men der er alligevel et område, hvor vi må konstatere at der er en meget dårlig administration. Her tænker jeg på Store-Bæltsoverfarten og på, at taksten for overførsel af biler skal forhøjes med 10 pct. Jeg vil gerne stille ministeren det spørgsmål: hvor stort er egentlig overskuddet på Store-Bæltsoverfarten? Ministeren kan selvfølgelig henvise til, og han gør det måske også, at der skal være visse områder, der giver overskud. Det er også rigtigt, men i forbindelse med takstforhøjelserne er det også rigtigt at se på de mest tabgivende steder. Vi har spurgt om det før, og vi har fået det svar, at det var meget svært at svare på. Jeg håber ikke at få det samme svar fra ministeren nu, for det kan ikke være rimeligt, at det ikke kan udskilles. Mit spørgsmål lyder på, hvor stort overskuddet er — det vil have betydning i forbindelse med takstforhøjelsen — altså det omtrentlige overskud. Hvad Store-Bæltsoverfarten angår, har statsbanerne fulgt med udviklingen, det må vi erkende. Der blev i åbningstalen nævnt de store trafikinvesteringer og bl. a. anskaffelsen af den første tredækkede automobilfærge. Det er fornuftige foranstaltninger. Det vil vare mange år, før Store-Bæltbroen er en realitet, men med de nye færger og den øgede overførselskapacitet må betjeningen kunne nedskæres; selv efter lønforhøjelserne i foråret kan jeg ikke tro, at omkostningerne så vil blive større. Vi kender i øvrigt rammen, ca. 65 mill. kr., som ministeren har opgjort lønforhøjelser m. v. til.

Vi har endnu ikke i mit parti taget endelig stilling til de enkelte takstforhøjelser, men vi går naturligvis med i udvalgsarbejdet og skal herefter nok give besked.

Til sidst har jeg et spørgsmål til den højtærede minister. Jeg synes, det vil være rimeligt, at ministeren får lejlighed til at svare på det her i tinget, selv om det er blevet fremført på Ingeniørforeningens møde i aftes. Det er nævnt i dagspressen, og kilden er Forenede Danske Motorejere. Der har været fremført en skarp kritik af den højtærede minister; det er blevet nævnt, at ministeren skulle have hindret en saglig undersøgelse af spørgsmålet om en ren vejbro over Store-Bælt. Jeg står her med bladet Forenede Danske Motorejere og må bede den højtærede formand om tilladelse til et kort citat. Det er dateret København, den 12. oktober 1961, og der står:

„Statsbanernes repræsentant med trafikministeren i ryggen nægtede at medvirke til en sådan undersøgelse, der så sandelig var sagligt motiveret — og med den begrundelse, at det ville betyde død over DSB.“

Når jeg har stillet mit spørgsmål til den højtærede minister, ja, så ligger det i sagens natur, at jeg ikke har taget stilling — og hvem har vel gjort det — til spørgsmålet om en ren vejbro eller en kombineret bro; men jeg mener, det var rimeligt, at vi her i tinget hørte ministerens begrundelse, for det kan da være ret væsentligt, om man har hindret en undersøgelse heraf.

Mit spørgsmål lyder derefter, om det er rigtigt, at landets trafikminister direkte eller indirekte har afvist en videnskabelig trafikøkonomisk undersøgelse netop på dette område.

Ninn-Hansen: Den højtærede ministers begrundelse for disse to forslag om ændringer i statsbaneloven og ændringer i postloven er ganske klar; det er ønsket om at få dækning for stigende omkostninger, navnlig stigninger i lønningerne til statens tjenestemænd. Jeg vil gerne med det samme give den højtærede minister et lige så klart svar, nemlig at det konservative folkeparti kan acceptere den begrundelse, den højtærede minister har givet for fremsættelsen af disse lovforslag. Det er vort ønske — og

[Winn-Hansen.]

det har vi fremført ved mange lejligheder — at få statens virksomheders regnskaber til at balancere, og vi erkender, at takstforhøjelser kan være et nødvendigt middel hertil, selv om det efter vor mening ikke er det eneste middel; det kan vel navnlig være et nødvendigt middel, når man på forhånd har gennemført de udgifter, man senere skal have dækket. Den højtærede minister kunne også med rette sige, hvis vi ikke ville være med til at skaffe denne dækning, at så måtte vi have været modstandere af de forhøjelser af tjenestemandslønningerne, der fandt sted, og det var det konservative folkeparti jo ikke. Jeg vil endda tilføje, at vi har en lidt anden mening om dette spørgsmål end den højtærede økonomiminister, der i sin tid på regeringens vegne førte forhandlingerne om tjenestemandslønningerne — man kan vel sige ikke helt med resultat, der fremkaldte begejstring alle steder. Den højtærede økonomiminister har for nylig udtalt sig om det i et interview med tidsskriftet Ingeniør- og Bygningsvæsen, hvor den højtærede minister siger — jeg anmoder om tilladelse til et ganske kort citat —

„Tjenestemændene har den opfattelse, at de fuldt og helt skal følge andre lønmodtageres lønforhøjelser. Jeg deler ikke den anskuelse. Tjenestemændene er sikre i de dårlige tider som ingen andre, og denne kendsgerning kan føre til, at de ikke bør følge helt op med de andre.“

Jeg ved ikke, om dette er udtryk for hele den høje regerings politik på tjenestemandslønområdet. Jeg skal erkende, at hvis man ville gennemføre den fuldt ud, kom man måske ikke så ofte med forslag om takstforhøjelser, det ville i hvert fald være begrænset, hvad man ville komme med. Men jeg har gerne villet sige, at vi for vort kommende mener i modsætning til økonomiministeren, at tjenestemændene skal have samme dækning for stigninger i prisniveauet som andre; vi ønsker ikke, at tjenestemændene skal distanceres.

Men selv om vi kan tilslutte os den højtærede ministers begrundelse for at fremskaffe dækning, er det ikke dermed sikkert, at vi kan være enige med ministeren om alle de foreslåede forhøjelser, og det er heller ikke sikkert, at vi synes, at ministeren helt

igennem har valgt den klogeste fremgangsmåde for at få dækket underskuddet. Jeg synes, den højtærede minister beskæftiger sig for lidt med begrebet rationalisering, der dog inden for det private erhvervsliv er løsningen på mange problemer, og dér skal man også betale højere lønninger. Jeg synes ikke, begrebet rationalisering er nær så fremtrædende inden for de to etater, det her drejer sig om.

Den højtærede minister nævnte slet ikke ordet besparelser. Jeg vil gerne henvise til det samme, som det ærede medlem hr. Holmberg sagde, at vi fra vor side har stillet direkte forslag om nedlæggelse af sidelinjer. Jeg kan også henvise til de udmærkede ordføretaler, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) holdt ved den lejlighed, og skal tilføje for en ordens skyld — der skal ikke være noget skjult mellem os i forbindelse med nedlæggelse af sidelinjerne — at ethvert konkret forslag, der kommer frem, eller jeg vil hellere sige enhver beregning vedrørende disse sidelinjer, vil vi tage op, således at vi sammen med den højtærede minister gerne gennemfører sådanne nedlæggelser. Jeg håber, vi må kunne tage det op i forbindelse med drøftelsen af dette lovforslag, for der er ikke sket noget på det område, siden vi fremsatte vort forslag.

Der kan vel også være nogen tvivl om det helt rigtige i den højtærede ministers motivering for de forskellige forhøjelser. Hvis vi ser på en takst inden for postloven, der allerede har været diskuteret meget, nemlig avisporto, begrundes den højtærede minister den store forhøjelse, der her foreslås, ganske enkelt med, at der inden for dette område er underskud; men går vi til den anden lov, statsbaneloven, kommer den højtærede minister med den største forhøjelse, så vidt jeg kan se, på månedskortene for dem, der kører hver dag, navnlig dem, der kører i Københavns nærtrafik. Den højtærede minister foreslår også en forhøjelse for et område, som vi ved giver overskud — vi kan vel diskutere, hvor stort det er, nogle har sagt 17 mill. kr., andre 20 mill. kr. — nemlig Store-Bæltsoverfartens overførsel af automobiler. Det er altså ikke den samme motivering, den højtærede minister har givet for de to lovforslag. Det ene rummer udelukkende en økonomisk

[Ninn-Hansen.]

begrundelse, at her er et tabgivende område, i det andet foreslår man forhøjelser på områder, der giver overskud i forvejen, for det mener jeg at såvel Københavns nærtrafik som Store-Bæltsoverfarten gør.

Jeg skal slet ikke gå i detaljer vedrørende de to lovforslag, men blot sige om statsbaneloven i fortsættelse af det, jeg sagde om nærtrafikken og om forhøjelse af månedskortene, at det godt kan være, at den højtærede minister og statsbanerne ikke risikerer noget ved at forhøje taksterne meget for disse kunder. De skal bruge toget hver dag for at komme til deres arbejde. Nogle af dem ville måske tænke på at anskaffe sig en bil i stedet for, men det bliver de nok ked af, når de opdager, hvordan parkeringsforholdene er i København. Jeg tror såmænd heller ikke, man mister de pågældende som kunder, selv om man forhøjer billetpriserne meget stærkt, hvad jeg synes man gør her. Jeg synes blot ikke, det er retfærdigt, og jeg er heller ikke sikker på, at det i det lange løb er klogt at behandle de faste kunder på den måde.

Når der ikke foreligger en økonomisk begrundelse for den foreslåede forhøjelse af statsbanernes takster for overførsel af automobiler over Store-Bælt, kan jeg egentlig slet ikke se, hvilken begrundelse der kan foreligge. Det kan da ikke være et hensyn til trafikudviklingen, der gør sig gældende. Vi har fra det udvalg, der behandler de store trafikinvesteringer, for et par dage siden modtaget en betænkning, hvori man i høj grad beskæftiger sig med Store-Bæltsoverfarten. Ved at læse denne betænkning har jeg fået et stærkt indtryk af, at der har været og stadig er en kraftig udvikling i gang, således at bilernes overførselstal over Store-Bælt er i meget stærk stigning. I de sidste 10 år er der tale om en 4-dobling for persontrafikken og for gods-trafikken en 10-dobling, mens tallet er nogenlunde konstant for overførsel af personer med statsbanerne. Det synes at vise, at den højtærede minister uden takstforhøjelser alligevel vil få mange flere penge hjem end tidligere, men jeg synes da også, at man er ved at miste noget af det, der er det rigtige i begrundelsen for den Store-Bæltsoverfarten, som vi skal have forhåbentlig

lidt hurtigere, end der her er foreslået, for den virkelig afgørende begrundelse for denne er, at nu skal man have en mere effektiv trafikafvikling gennem landet, man skal billigøre trafikomkostningerne for erhvervs-livet; og da vi ikke står lige for at kunne få Store-Bæltsoverfarten, hvorfor gør man så det modsatte i mellemtiden ved at fordyre transporten i den tid, der skal komme, når det ikke er nødvendigt?

Det er rigtigt, hvad der er peget på i forbindelse med og som argumentation for en Store-Bæltsoverfarten. Jeg henviser til det ærede medlem hr. Thestrups tale om hensynet til danske havne, først og fremmest Københavns havn, og til, at man ellers kunne regne med, at man inden for fællesmarkedet ville vælge Hamborgs havn. Jeg kan også henvise til det meget ønskelige i, at vi får en større spredning af danske industrier og i højere grad får disse lagt ud i provinsen. Ja, gælder ikke også det samme, når det drejer sig om en fordyrelse af det transportmiddel, der bliver stadig mere fremtrædende, ikke mindst i forbindelse med gods-befordringen, nemlig bilerne?

Vi er i mit parti i øvrigt rede til en saglig forhandling om de spørgsmål, der vedrører statsbaneloven, men jeg har her villet pege på de to områder, hvor vi mener at det ikke lige skal være det forslag, den højtærede minister er kommet med, der skal gennemføres. På det ene af områderne synes der endda at være stor tvivl, om man i det hele taget skal gennemføre nogen forhøjelse.

Jeg synes ikke, at den højtærede ministers bevisførelse for, at der i virkeligheden er et underskud på postområdet, er særlig sikker, men det kan vi vel vende tilbage til i udvalgsdrøftelserne. Den højtærede minister siger altså, at der er et underskud, og det må vi så foreløbig regne med, og så er der også en begrundelse for, at der skal fremskaffes dækning. Der kan være mange ting at drøfte i den forbindelse, men jeg skal nøjes med at gøre et par bemærkninger om det emne, der allerede har været fremme, nemlig avisporto og porto for tidsskrifter. Jeg skal ikke sige mange ord om det, for den højtærede minister har nok at svare på i forvejen. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]: Det gør ikke noget!) . . . Nej, det gør ikke

[Ninn-Hansen.]

noget, og den højtærede minister har sikkert mange argumenter, og jeg skal med det samme tilslutte mig flere af den højtærede ministers økonomiske argumenter for at fremkomme med lovforslag om forhøjelser på dette område, men jeg kan ikke tilslutte mig netop dette forslag. Jeg tror heller ikke, det er nødvendigt at diskutere det så forfærdelig meget, for jeg havde indtryk af, da jeg hørte det ærede medlem hr. Poul Nilsson som socialdemokratisk ordfører, at det i alt fald ikke er det foreliggende forslag om forhøjelser af avisporto, der bliver gennemført; det bliver noget mindre, og på dette område når vi nok frem til et resultat. Jeg håber, at den højtærede minister vil holde fast ved den linje.

Den højtærede minister har altså givet en økonomisk begrundelse for, at denne porto skal forhøjes, og jeg gentager, at det vil vi gerne være med til at drøfte, men jeg vil blot i forbindelse med det økonomiske spørge den højtærede minister om én ting: var det ikke således, at man, dengang postvæsenet overtog avisombæringen, tog en også i forhold til det daværende takstniveau lav takst for aviserne ud fra den betragtning, at man havde postvæsenets organisation i forvejen, hvorfor man kunne opnå en fortjeneste ved at påtage sig ombæringen af aviserne? Kan man ikke sige, at der er givet en art tilsagn om på dette område at opretholde et lavt takstniveau? Der er dog noget, der tyder på det, for ellers må man undre sig over, at det er så eksorbitante forhøjelser, der foreslås, som tilfældet er nu. Det havde dog været mere naturligt, om man havde ajourført taksterne tidligere, hvis der ikke i sin tid var blevet givet et sådant tilsagn, og det tror jeg der blev. Derfor synes jeg også, at vi, når vi drøfter dette, skal tage med i betragtning, at man ikke regner med, at alle områder af omkostningsfaktorerne inden for postvæsenet skal bæres af disse takster.

Der er imidlertid, som det også er blevet sagt, andre synspunkter, der må tages med

ved bedømmelsen af dette forslag. Vi kan ikke alene bedømme det — synes jeg da — ud fra en økonomisk betragtning. Vi må dog tage i betragtning, at medens man for nogle år siden kunne se dagblade og tidskrifter dukke op, meninger komme til orde, nye synspunkter komme frem og nyt initiativ blive taget, ser man i dag det modsatte. Når det drejer sig om det opinionsmæssige, nyhedsformidlingen, ser man i stedet for bladtilvækst bladdød, i stedet for udsendelse af nye interessante tidskrifter forsvinder de gamle. Der er vel i og for sig kun et enkelt sted på hele det område, hvor man har fået nogen fornyelse, og det er inden for radioen, hvor vi har fået 2 nye radioer. Det er dog ikke mit indtryk, at den højtærede minister ligefrem har modtaget dem med kærlighed, det synes jeg måske den højtærede minister skulle gøre i højere grad, men dér har man altså fået lidt fornyelse. Alle andre steder går det den modsatte vej, hvad jeg synes man må beklage ud fra et ønske om, at såvel kulturudviklingen som en politisk debat fremmes, og derfor synes jeg også, der må regnes med konsekvenserne af at gennemføre så kraftige stigninger på én gang, som man ikke har været forberedt på.

Det ærede medlem hr. Poul Nilsson nævnte Jyllands-Posten. Jeg ved ikke, om det ærede medlem huskede at sige i den forbindelse, at det foreliggende forslag efter de opgørelser, der har været fremme, vil koste Jyllands-Posten 1 mill. kr. om året; det ærede medlem kunne også have nævnt, at det vil koste Kristeligt Dagblad 225 000 kr. og Information 175 000 kr. om året for at nævne nogle af de blade, som man dog nok kan sige er opinionsdannende her i landet. En række provinsaviser vil også få betydelige forhøjelser. Skive Folkeblads 4 000 kr. er vel ikke for så meget at regne, når det for Frederiksborg Amts Avis bliver 320 000 kr. og for Jydske Tidende 358 000 kr. Sådan kunne jeg blive ved at nævne eksempler på, hvorledes disse

[Ninn-Hansen.]

forhøjelser vil virke, hvis de gennemføres øjeblikkeligt, og derfor synes jeg også, at vi er nødsaget til at se på konsekvenserne.

Den højtærede minister kan sige — og med rette — at spørgsmålet om, hvorvidt blade skal udkomme her i landet, hvorvidt vi skal have flere blade, ikke i første række er folketingets sag, og det er slet ikke statens sag. Det er for så vidt en rigtig betragtning, men vi kan dog ikke komme uden om, at vi på dette område kan være med til enten at fremme bladdøden eller hindre dens udvikling ved at gennemføre en anden forhøjelse end den foreslåede, for vi er selvfølgelig villige til også i forbindelse med dette lovforslag at føre en saglig drøftelse med den højtærede minister i folketingsudvalget om en rimelig løsning.

Helge Larsen: Jeg vil gerne begynde med et par principielle bemærkninger vedrørende begge lovforslag.

Mit parti er naturligvis rede til at medvirke til, at der skaffes dækning for den stigning i statsbanernes og postvæsenets udgifter, som er blevet en følge af de i foråret indtrufne lønstigninger og den gennemførte arbejdstidsforkortelse for statens tjenestemænd, og jeg føjer hertil også den principielle betragtning, at det så er en naturlig forudsætning, at man både i statsbanerne og postvæsenet søger at begrænse udgifterne ved en fortsat rationalisering. Vi ved jo, at der er opnået meget betydelige besparelser gennem de senere år inden for statsbanerne, og mit parti ønsker, at disse bestræbelser fortsættes. Jeg vil også gerne nævne, at mit parti intet vil have imod, om man fremskyndede nedlæggelsen af de mest urentable banestrækninger.

Så meget om det principielle vedrørende de to lovforslag, vi har til behandling. Om ændringerne i statsbaneloven skal jeg i øvrigt ikke gøre mange bemærkninger, idet mit parti kan tiltræde det, som er foreslået. Jeg må måske lige gøre den bemærkning, at selv om det forekommer mig, at en 20 pct.s forhøjelse af betalingen for abonnementskort til rejse mellem 2 stationer kan synes stor, må man tage i betragtning, at disse takster ikke er blevet forhøjet ved de seneste forhøjelser af billetpriserne, og må

vel også tage i betragtning, at abonnementskortene er meget billige.

I øvrigt skal jeg, hvad dette lovforslag angår, erklære mig villig til forhandling i udvalget. Det samme gælder lovforslaget om ændringer i postloven. Vedrørende dette sidste lovforslag ønsker jeg dog at fremsætte lidt flere bemærkninger end om lovforslaget angående ændringer i statsbaneloven.

Jeg erkender, at forhøjelser er nødvendige, for at post- og telegrafvæsenets regnskab i finansåret 1962-63 ikke skal blive et underskudsregnskab. Jeg forstår, at i hvert fald en del af de foreslåede forhøjelser er begrundet i et rationaliseringshensyn, idet portoforhøjelsen for breve og lignende forsendelser kun rammer de store forsendelser, der ikke kan sorteres og stemples eller i øvrigt postbehandles mekanisk eller maskinelt. Dette princip kan jeg acceptere, men jeg vil dog gerne have, at vi i udvalget ser nærmere på, om det kan have særlig uheldige følger — jeg tænker på biblioteks- og læsekredsforsendelser af tidsskrifter, der er så specielle og så dyre, at det forudsætter, at flere er sammen om et abonnement.

Forhøjelsen af betalingen for anbefalede breve har jeg ingen indvendinger imod. Det samme gælder forhøjelsen for postanvisninger, postopkrævninger og postindkasseringer og forhøjelsen af de beløb, der kan forsendes eller opkræves på disse måder. Rationaliseringen og forenklingen af disse regler er jeg særdeles tilfreds med, og det samme kan jeg sige om de ændringer, der er foreslået for pakkeforsendelser.

Men når jeg så kommer til de foreslåede forhøjelser af portoen for aviser, tidsskrifter og periodiske blade, svinder min tilfredshed unægtelig noget ind. Jeg mener, at vi i udvalget må gennemgå disse forslag meget nøje, og at vi må mildne forhøjelserne betydeligt. Jeg erkender, at en vis del af postvæsenets udgiftsforhøjelser må falde på dette område; jeg tror dog, det bør være en begrænset del og slet ikke noget i retning af det, der er foreslået. Men så føjer jeg også til, at vi må finde andre veje til at skaffe det nødvendige beløb.

Jeg vil gerne lidt nærmere begrunde, hvorfor jeg finder, at de foreslåede avisporto-

[Hølge Larsen.]

forhøjelse er urimelige. Den højtærede minister for offentlige arbejder anfører i sin fremsættelsestale, at den egentlige brevbesørgelse må påregnes ikke at give under-skud, og bl. a. derfor skal avisportoene have en kraftig forhøjelse. Der henvises specielt til, at i områder, hvor omdelingen af aviser, ugeblade m. m. foretages pr. speciel budbesørgelse, er der sket en meget betydelig forhøjelse af udgifterne hertil, og det bestrider jeg selvfølgelig ikke. Men deroverfor skal man da også tage i betragtning, at mangfoldige steder i landet sker omdelingen af aviser, ugeblade o. lign. gennem postbudene, og det sker ikke mindst i de egne, hvor brevbesørgelsen alene ikke kan dække omkostningerne. I disse områder — og jeg vil tro, det er ganske betydelige områder — er avisportoene altså medvirkende til, at det, som den højtærede minister betegner som den egentlige brevbesørgelse, kan svare sig forretningsmæssigt. Jeg mener derfor, at den begrundelse, den højtærede minister giver, ikke fuldt ud er dækkende, eller — sagt på en anden måde — jeg tror ikke, at man kan skille de forskellige grene af postbesørgelsen ud så stærkt, som den højtærede minister gør det. Og har jeg ret i denne antagelse, bliver der ikke den samme forretningsmæssige begrundelse for den store forhøjelse af avisportoene.

Hertil kommer en hel række andre forhold, der nok ikke er af forretningsmæssig karakter, men dog vejer tungt til, når vi skal drøfte avisportoens størrelse.

Vi har i den sidste halve snes år set blad-døden hænge slemt. Det er navnlig gået ud over radikale og konservative aviser, men også venstres og socialdemokratiets aviser er blevet ramt, og ingen tør vel tro, at ikke flere blade vil bukke under. Set ud fra et demokratisk-politisk og et kulturelt synspunkt er denne indskrænkning i aviser-nes antal særdeles beklagelig, og vi må ved behandling af spørgsmålet om avisportoene også tage dette synspunkt med i betragtning. Der er ved siden af det postale forretningsmæssige også et ideelt betonet synspunkt at anlægge og tage hensyn til. Jeg tror ikke, at dette ideelt betonedede synspunkt er varetaget tilstrækkeligt i det foreliggende lovforslag, omend jeg absolut ikke skal bebrejde den højtærede minister,

at det ikke er sket. Det er vel naturligt, at dette synspunkt særlig føres frem her i folketinget. Jeg skal ikke bebrejde den højtærede minister at han har anlagt det forretningsmæssige synspunkt.

Men bladdøden er ikke det eneste argument, der kan fremføres for en væsentlig mildnelse af forhøjelsen af avisportoene. Jeg vil tro, at den foreslåede forhøjelse meget vel kan betyde, at en række tidsskrifter af kulturel, faglig og også af politisk karakter kan komme i meget betydelige vanskeligheder, hvis forhøjelsen skal være så væsentlig som foreslået. Ja, en del af dem vil måske endda blive tvunget til at gå ind direkte som følge af forhøjelsen, eller indirekte fordi prisforhøjelsen vil medføre en sådan nedgang i abonnementstallet, at udgivelse bliver umulig. Jeg mener, at der her er et samfundsmæssigt synspunkt, som også bør tages i betragtning.

Lad mig blot eksempelvis nævne, at det over for mig er oplyst, at et landsdækkende blad som Husmandshjemmet, der går som medlemsblad til alle husmandsforeningernes medlemmer, sådan som Landsbladet sendes til alle landboforeningernes medlemmer, efter lovforslaget vil få en portoforhøjelse på 80 pct. fra 400 000 kr. til 720 000 kr. årligt. Det er en meget stor byrde at lægge på et fagligt orienterende blad.

Lad mig til sidst sige, at jeg vedstår, at vi skal skaffe dækning for udgiftsforøgelserne i post- og telegrafvæsenet, og hertil er mit parti rede, men jeg håber, at vi under udvalgsarbejdet kan nå frem til en ordning, der på avisportoens område er mindre byrdefuld end den, der er foreslået.

Storgaard: Må jeg allerførst takke den ærede ordfører for socialdemokratiet, som i mange ting gav udtryk for tanker, som jeg kan sanktionere.

Når den højtærede minister har fremsat lovforslaget om forhøjelse af statsbanernes takster, så kan jeg ikke dele den højtærede ministers opfattelse af, at det skulle være den eneste måde, hvorpå man kan skaffe statsbanerne en merindtægt. Må det være mig tilladt at fremføre visse kendsgerninger vedrørende de danske statsbaner.

For mange år siden var det sådan her i det høje ting, at hver gang der kom en

[Storgaard.]

nybyggt folketingsmand ind i rigsdagen, havde han en bøn med fra sin hjemegn om at få anlagt en ny bane til gavn for hele befolkningen i de egne, hvor der var langt mellem husene. Men dengang blev statsbanerne, ja, også privatbanerne, betragtet som et samfundsgode og ikke som en forretning, der skulle baseres på, at den kunne give overskud. Dette medførte, at mange baner blev bygget på strækninger, hvor de har gavnet befolkningen. De har aldrig givet overskud, har tværtimod givet underskud, men der er vel ingen her i tinget, som vil bestride, at samfundsmæssigt har de danske statsbaner været med til at gavne hele det danske folk. Det samme gælder alle disse tusinder af tønder land hedejord, der i dag er frugtbar agerjord, fordi man på daværende tidspunkt kørte tusinder og atter tusinder af vognladninger mergel med statsstøtte ud til de landmænd, som i høj grad trængte til hjælp til deres kalkfattige jord. Og hvor mange stationsbyer er der ikke opblomstret, fordi de var så heldige at få en bane!

Når det er sagt, må jeg måske have lov til at påpege, at jeg tror, det ville have været en stor lykke for transporten, hvis vi havde fået en trafikplan i 40'erne med retningslinjer for bilruter både for gods og rejsende. Men der kom intet. Tværtimod kan vi konstatere en konkurrence mellem baner og biler, som vi ikke kunne deltage i hos DSB, fordi det høje ting fastlagde vore takster. Dette har medført, at banerne har tabt det meste af deres godstrafik. Jeg har i årenes løb igennem skattevæsenet set mange unge, dygtige folk, der havde opsparet kapital til at købe en lastvogn, og som straks forsøgte at få kørsel. Det skete ved, at en sådan ung mand forsøgte at erobre statsbanernes kunder, både mejerier, slagterier og korn- og foderstofforretninger. Men tit og ofte gik det sådan, at det første år kørte han på gummi, det andet år på veksler, og det tredje år kørte han baglæns ud af dansen og kunne måske med held blive chauffør med op til 16 timers arbejdsdag til underbetaling. For det er klart, at skal alle disse tusinder af lastvogne konkurrere med hinanden indbyrdes, så sker det ved, at de ofte kører med op til 50 pct. overlæs. Hvor tit bliver man ikke udsat

for på landevejene at blive overhalet af disse store lastvogne med anhængere, som kører med over 80 kms fart til stor fare ikke blot for dem selv, men også for andre vejfarende?

Også for persontrafikkens vedkommende vil jeg gerne omtale visse kendsgerninger. Ved de sidste store takstforhøjelser læste vi i dagspressen — jeg troede i begyndelsen, at det ikke var sandt, men der var så mange, der skrev det, at vi var nødt til at tro på det — at det var blevet sagt i det høje ting, at højere takster hos DSB ville hjælpe til at holde forbruget nede. Jeg tror nok, at alle vi tusinder af tjenestemænd inden for DSB blev lamslået over en sådan udtalelse fra det høje ting. Her havde vi gennem samarbejdsudvalg med vore overordnede gjort forsøg på at påvise besparelser på alle områder — det gjaldt tilrettelæggelse af en mere effektiv tjeneste, således at vi sparede mange tjenestemænd. Man nedlagde trinbrætter og lukkede mange små stationer på visse tider af døgnet. Det har medført, at togførere, som før kun havde sikkerheden, rapportskrivning og billettering at passe, i dag alene må fremføre tog med 4-5-6 minutter imellem hver station, hvor de kun har et halvt minuts ophold, hvor de må tømme postkassen, gå på varehuset med gods, sørge for udskiftning af rejsende, så afgang og ind i toget; men der er for ringe tid til at skrive billetter til de nye rejsende, der er kommet, for 4-5 minutter mellem hver station er ikke ret meget, og tit kommer de rejsende med en tikroneseddél, selv om de kun skal af med 60 øre. Det forlanger DSB i dag af folk, der er imellem 60 og 70 år. Men jeg forsikrer det høje ting for, at vi gør det med glæde, fordi vi altid har elsket vor etat og vil gøre alt for at skabe et tilfredsstillende resultat økonomisk set og vil gøre alt for at tilfredsstille vore kunder, de rejsende, således at de kan sige: det er herligt at rejse med DSB. Vi har ikke påført staten udgifter til investering ved at køre med de danske statsbaner, men jeg tror, der vil blive stor skuffelse hos tjenestemændene, hvis den højtærede minister gennemfører takstforhøjelser. Vi har nu i flere år været vidne til ovre i provinsen, at 4 personer kan leje en bil og køre til København for samme pris, som billetten koster med DSB. Kan

[Storgaard.]

den højtærede minister ikke se, at det bliver umuligt for DSB at konkurrere?

Jeg har i sidste samling over for den højtærede minister gjort forsøg på at stille forslag om, at alle invalidepensionister og folkepensionister skulle kunne rejse på de såkaldte 65-billetter fra tirsdag til fredag. Min tanke var dengang, at vi samtidig kunne få de fattige ud at rejse i de dage, hvor DSB kører med kvartfyldte tog. Min tanke var også, at det ville gavne de danske statsbaner økonomisk. For sagen er så enkel, at DSB skal fremføre de tog, der står i køreplanen, uanset hvor mange rejsende der er, om også der kun kommer 1 rejsende. Det høje ting må forstå, at fra tirsdag til fredag må vi tit fremføre tog, der kun er besat med 25-35 pct. Hvad ville det ikke sige i indtægter for DSB, hvis togene på de dage kom op på 75-85 pct. besættelse?

I denne forbindelse kunne jeg godt tænke mig, at vi kom dertil, at fra tirsdag til fredag måtte alle i samfundet rejse tur-retur på en enkeltbillet. Det ville i højeste grad gavne DSB økonomisk, for materiellet og mandskabet er til stede, hver gang der afgår et tog. Jeg skal dog tilstå over for den højtærede minister, at jeg i sidste samling har stillet forslaget forkert. Jeg ville i høj grad være den højtærede minister taknemlig, hvis der kunne findes en form, hvorefter billetterne blev billige i de dage, jeg omtalte. I Norge har man f. eks. indført et system, hvorefter man kan købe en slags partoutkort, der gælder til 10 rejser. Det er ikke personligt og skal ikke benyttes bestemte dage, men man sparer op til 20-25 pct. ved købet.

Jeg vil i høj grad være den højtærede minister taknemlig for enhver reform, der kan billiggøre rejserne og skabe større indtægt til de danske statsbaner. Når jeg i dag i det høje ting har hørt ønske om, at soldaterne skulle have nogle flere frirejser, tror jeg ikke at mit parti kan have noget imod, at alle soldater rejste hjem midt i ugen og blev hjemme i 8 dage. Der kunne ikke ske meget skade ved, at de blev hjemme i 8 dage, og det ville i al fald være medvirkende til, at vore indtægter i statsbanerne ville stige.

Jeg har stadig væk den opfattelse, at

den forrentning og det afdragssystem for anlægskapitalen, som vi fik indført først i 30'erne, skulle aldrig have været indført. Statsbanerne skulle fortsat have været et samfundsgode. Når vi tænker på, at de første baner ikke blev bygget før i 1848, og at man så først begyndte afskrivningen 80-90 år efter, forekommer dette mærkeligt; det høje ting skulle prøve at forestille sig systemet overført på andre foretagender.

Men som den daværende minister for offentlige arbejder udtalte: når jeg har gennemført forrentning og afskrivning for de danske statsbaner, er det af den grund, at når statsbanerne står opført med underskud, er der ingen, der finder på at forlange takstnedsættelser. Jeg kunne på daværende tidspunkt sanktionære ministerens udtalelser, men dengang havde vi ikke alle de biler, som vi har i dag.

Jeg ville imidlertid, som jeg omtalte før, være den højtærede minister i høj grad taknemlig, hvis vi kunne få udarbejdet en trafikplan gældende for alle lastruter, personruter og jernbaner med faste takster, sådan at de alle kunne leve. Som det er i dag, hvor mange lastvognsruter kører parallelt med statsbanerne, kan det ikke være rigtigt, det kan ikke være formålet.

Jeg tror ikke på, at takstforhøjelser for DSB vil give noget resultat, således som den højtærede minister formener, og vil gerne takke den højtærede minister, hvis man kan undgå at forhøje prisen på ugekort, der i høj grad benyttes af arbejdere fra hjemmet til arbejdspladsen. Jeg synes, det er urimeligt over for de arbejdere, der er i den situation, at de skal rejse med tog for at komme til og fra deres arbejdsplads. Det kan da ikke være rimeligt, at den lønforhøjelse, disse arbejdere har fået, skal bruges til en forøget takst. Derfor vil jeg bede den højtærede minister om at tage hensyn til ugekortene; som den højtærede minister ved, er det hovedsagelig arbejdere, der benytter ugekort.

Må jeg til slut takke den højtærede minister for den stilling, der blev taget til forslaget om en decideret vejbro over Store-Bælt. Man ser af et sådant forslag, at der er kredse i Danmark, der ser ensidigt på spørgsmålet om baner og biler.

Formanden: Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet til kl. 20³⁰.

Mødet udsat kl. 18³².

Mødet genoptaget kl. 20³⁰.

Formanden: Medlem af folketinget Helge Larsen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for kulturelle anliggender at stille følgende spørgsmål:

„Kan ministeren for kulturelle anliggender give nærmere oplysninger om filmsrådets indstillinger vedrørende skattelettelse for danske film?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Forhandlingen genoptoges.

Erik A. Jensen: Vi har i lighed med partiet venstre delt vort ordførerskab op i to, hvorfor jeg udelukkende skal holde mig til postloven. Da jeg imidlertid forstår, at der vil blive nedsat et udvalg til videre behandling af lovforslaget, skal jeg — også på grund af det fremrykkede tidspunkt — blot fremføre mit partis principielle synspunkter og gemme det egentlige til udvalgsbehandlingen. Der er i og for sig heller ingen grund til at udbrede sig ret meget mere, når man ser denne næsten tomme sal her i folketinget ved dette aftenmøde.

Det er med stor interesse, jeg har sat mig ind i de ændringer af postloven, som den højtærede minister for offentlige arbejder henviser til i sin indledning til lovforslaget. Jeg har gennemgået alle de debatter, der har fundet sted i de 10 år, disse takster har været til behandling her i det høje ting; det, der springer i øjnene, er jo, at det er et utaknemligt område at søge ændret med det formål at skaffe flere penge i kassen. Det er ikke ret mange gange, de ærede medlemmer, der har haft ordførerskabet for deres parti, har udtalt glæde over lovforslagene. Man får næsten det indtryk,

at det er med sure miner, de trækker i arbejdstøjet, selv om de til sidst udtaler, at de dog er villige til at se på tingene i et udvalg.

Denne praksis skal jeg ikke begynde at ændre, idet jeg til indledning gerne vil sige, at jeg med stille undren bemærker, at den højtærede finansminister i sin fremsættelsestale vedrørende afgiftsforhøjelserne for spiritus, vin, øl og benzin gør opmærksom på, at et af de indtægtsområder for staten, som er bedst egnet i den foreliggende situation, er visse takster for statsbanerne og postvæsenet.

Det ser for mig besynderligt ud, at statsbanerne og postvæsenet efter det foreliggende nu er blevet skatteobjekt. Hvis det sidste er tilfældet, finder jeg den højtærede minister for offentlige arbejders argumenter for forhøjelse af taksterne noget søgte. Rent umiddelbart betragtet er det en given ting, at f. eks. avisportoet må betales med det beløb, det koster at få aviserne bragt ud til abonnenterne, men med den snigende bladdød, der for tiden huserer, er det vel et spørgsmål, der nøjere må undersøges, inden man skrider til handling. Bladdøden er jo ret udbredt, og den foreslåede portoforhøjelse vil vi ikke være med til, da vi mener, at bladdøden kan blive en alvorlig smitsom sygdom allerede af den grund, at en portoforhøjelse indebærer store chancer for, at små, opinionsdannende blade må se deres undergang i møde; det kan blive et anslag imod demokratiet, og det var sikkert ikke hensigten med forslaget. Ud fra den begrundelse vil vi altså ikke være med til at forhøje avisportoet.

Ministeren gav også udtryk for, at man søger en vis rationalisering af portosystemet gennemført. Rationalisering er noget, vi i mit parti ser på med glæde, men det forudsætter, at der er tale om mere end blot en rationalisering af portosatserne. Jeg er af den formening, at dersom postvæsenet fik nogle millioner kroner til anskaffelse af flere mekaniske hjælpemidler og til en gennemgribende rationalisering fra kælder til kvist, ville der herigennem være masser af penge at spare. Det ville desuden afhjælpe den personalemangel, som i alle tilfælde er ret udbredt inden for det københavnske postvæsen. Det ville måske endog herved være muligt at indvinde mere end de 40

[Erik A. Jensen.]

mill. kr., lovforslaget tager sigte på, og så undgik vi de grimme portoforhøjelser, som vi godt ved ikke er populære, hverken her i det høje ting eller ude hos de mennesker, vi er sat til at betjene. I alle tilfælde er det notorisk, at motorisering og rationalisering ud over, hvad der foregår i øjeblikket, nok medfører udgifter, men udgifter, som på længere sigt kan vendes til indtægt.

I øvrigt er det mit partis indstilling, at postvæsenet absolut ikke behøver at give overskud, at det slet ikke skal drives forretningsmæssigt. Vi er af den formening, at postvæsenet er et samfundsgode, ikke en indtægtskilde for staten og da slet ikke et skatteobjekt. Postvæsenet har dog i mange år givet et endog meget stort overskud, og da vi må gå ud fra, at driften har været anlagt efter forretningsmæssige synspunkter, har man vel også lagt til side i de gode år til imødegåelse af nedgangstider, så lad os bruge denne reserve først. Det er vel tvivlsomt, om man straks skal fare til en forhøjelse af portoen, fordi man mener i sol og måne at kunne skimte en indtægtsnedgang, som måske er af forbigående art.

Jeg har fået den idé — det er muligt, den vil blive kaldt for en utopi — at hvis de højtærede ministre henholdsvis for forsvaret og for offentlige arbejder i en ledig stund kunne finde sammen og måske blive enige om, at min høje chef, den højtærede minister for offentlige arbejder, fik lov til bare i 14 dage af året at benytte de militærbevillinger, som den højtærede forsvarsminister får, ville postvæsenet køre fint; det er jo det, postvæsenet skal, og det ville for mig at se hverken gøre militæret dårligere eller bedre.

I mit parti er vi altså, som man kan forstå, ikke venligt stemt over for det foreliggende lovforslag. Men mine sure bemærkninger skal dog ikke forstås anderledes, end at vi er villige til at arbejde med problemet både sagligt og loyalt, dersom dette lovforslag kommer til behandling i et udvalg. Det er dog ikke umuligt, at vi fra vor side kunne finde på forslag, der retter postvæsenets økonomi op og samtidig retter på de skævheder, der i dag findes på mange områder inden for postvæsenets organisation. Det vil vi gerne medvirke til.

Jeg skal slutte med at sige, at det for

mig står sådan, at staten sagtens i sine virksomheder kunne gå i forvejen, hvad demokratisering angår, og give personaleorganisationerne adgang til at være medbestemmende og medansvarlige for driften gennem bedriftsråd eller arbejdsråd, eller hvad man nu vil finde på at kalde det. Måske der også her lå en mulighed for at forbedre forholdene i vor kære etat.

Iver Poulsen: På mit partis vegne skal jeg først knytte et par bemærkninger til forslaget til lov om ændringer i postloven.

Det er bemærkelsesværdigt, at ifølge lovforslaget forbliver den almindelige brevporto uforandret, medens erhvervslivets forsendelser bliver betydelig dyrere, altså igen en omkostningsstigning for erhvervslivet. Men navnlig den foreslåede forhøjelse af avisportoen springer stærkt i øjnene, idet forskellige takster her foreslås forhøjet — som allerede nævnt af en af ordførerne — med fra 50 pct. helt op til 175 pct. Den presse, som vil blive så hårdt ramt, har naturligvis protesteret på fortræffelig måde imod den voldsomme takstforhøjelse og bl. a. henledt opmærksomheden på den bladdød, som vi alle så stærkt beklager.

Det er meget iøjnefaldende, at den voldsomme forhøjelse af avisportoen i særlig grad synes at ramme en række mindre blade og specielt landsblade; der er nævnt — og jeg vil nævne det igen — Information, Kristeligt Dagblad og Jyllands-Posten. For de nævnte dagblades vedkommende vil loven betyde en merudgift på op imod 1½ mill. kr. om året; det er altså ikke småpenge, det drejer sig om.

Den ærede ordfører for socialdemokratiet fandt anledning til at bebrejde Jyllands-Posten, at den altid var imod statstilskud, men når det gjaldt bladet selv, ville det nok modtage statstilskud i form af en billig porto hos statens postvæsen. Efter det kendskab, jeg har til Jyllands-Posten, føler jeg mig inderlig overbevist om, at bladet i denne sag ikke taler for sin egen syge moster. . . (*Latter*) . . . men ud fra en klar forståelse af det frie ords betydning. Ja, man jo godt sidde og le ad det, men dette er alligevel noget, som har forbindelse med det, man kalder demokrati. Vi siger jo, at vi har demokrati herhjemme, og jeg tænker ikke, den leende socialdemokratiske ord-

[Iver Poulsen.]

fører vil bestride, at det frie ord og den frie meningsudveksling er en af grundpillerne i vor demokratiske samfundsordning, og her mener jeg ganske som Jyllands-Posten, at det er en pligt for lovgivningsmagten i et folkestyret samfund, i et demokrati, også at stå vagt omkring den grundpille i demokratiet. Når portoforhøjelsen endelig for Jyllands-Postens vedkommende — da vi nu er kommet ind på Jyllands-Posten, som er postvæsenets største kunde — andrager 1 mill. kr. om året, må bladet også herudfra have en vis berettigelse til protest imod noget, som er indlysende meningsløst.

Under hensyn til den bladdød, som vil blive fremmet, hvis lovforslaget gennemføres, men som jo tilsyneladende den socialdemokratiske ordfører også har et smil til overs for, og under hensyn til den frie meningsudvekslings betydning for et demokratisk samfund kan jeg kun henstille til den højtærede minister og til det udvalg, som skal behandle lovforslaget, at den foreslåede avisportoforhøjelse reduceres og fastsættes med rimelighed.

Hvad angår forslag til lov om ændringer i statsbaneloven, vil jeg gerne sige, at statsbanerne bør ledes efter forretningsmæssige principper og økonomisk burde hvile i sig selv. Det kan vi ikke være uenige med nogen om. Men før vi gennemfører takstforhøjelser, kunne der formentlig være grund til at foretage en rationaliseringsundersøgelse af DSBs administration og drift, da man vel ikke umiddelbart kan regne med, at statsbanernes administrationsapparat falder uden for statsministerens udtalelse her i tinget forleden om, at det offentlige administrationsapparat er meget forældet og kunne udnyttes langt bedre, hvis der blev foretaget rationaliseringsundersøgelser med billiggørelse af apparatets drift for øje.

Jeg skal kun gøre en enkelt bemærkning til selve lovforslaget. Det forekommer mærkeligt, at DSB stiller sine faste kunder, der sikrer banerne den jævne og konstante belægning af togene, nemlig kortindehaverne, over for en prisstigning på 20 pct., medens de lejlighedsvis rejsende, som banerne ikke i samme grad kan bygge på, kun skal betale 10 pct. i forhøjelse. Nu bemærkede jeg nok, at den ærede social-

demokratiske ordfører begrundede dette forhold med, at kortpriserne hidtil har været meget lave, men det er alligevel en meget voldsom og pludselig forhøjelse i forhold til forhøjelsen for de lejlighedsrejsende. Hertil kommer, at den lejlighedsvis kørsel særlig er, hvad man måske kan kalde privat kørsel eller fornøjelseskørsel, i modsætning til rejser på kort, der på en helt anden måde er forbundet med transporten til og fra arbejdspladsen. Når vi samtidig tænker på, hvorledes det stærkt stigende antal motorkøretøjer er ved at få byernes trafik til at bryde sammen, kan det synes lidet hensigtsmæssigt gennem stigende forbrugsafgifter at løbe den risiko, at man driver nogle af banernes faste kunder fra de kollektive trafikmidler over til de langt mere pladskrævende individuelle trafikmidler, hvad enten det drejer sig om cykel eller om knallert eller andet motorkøretøj.

Det er derfor et spørgsmål af stor betydning, om det ikke gennem en rationaliseringsundersøgelse med modernisering og med besparelser på statsbanernes driftsomkostninger for øje skulle være muligt med tidssvarende befordringsmidler at føre en sådan takstpolitik, at befolkningen virkelig føler sig tilskyndet til at benytte de offentlige kollektive trafikmidler.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne prøve på at holde, om jeg så må sige, de to lovforslag ude fra hinanden, selv om det ikke kan være anderledes, når de bliver behandlet under ét, end at det for de ærede medlemmer, der er ordførere vedrørende begge forslag, måske er lidt svært at holde dem adskilt.

Hvad angår forslaget om ændringer i statsbaneloven, takker jeg for den relative velvilje. Jeg har forstået i hvert fald flertallet af de ærede ordførere sådan, at selv om der er enkeltheder, man gerne vil se på, er man i og for sig indforstået med, at man bør medvirke til at skaffe de penge, som lovforslaget sigter på, og det takker jeg altså for.

Til det ærede medlem hr. Poul Nilsson skal jeg sige, at spørgsmålet om 65-billetter og deres gyldighedsperiode ikke er noget nyt problem for mig, det ved det ærede medlem sikkert. Det har været rejst mange gange, og det gik så galt forleden dag, at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

jeg læste i et referat — jeg tror, det var i Silkeborg Avis — at man i en folkepensionistforening havde udtalt, at ministeren for offentlige arbejder var folkepensionisternes fjende nr. 1. Det kan jo nok smerte én lidt, når man i sin tid har været ophavsmand til 65-billetterne, men sådan er det, utak er verdens løn! Men jeg skal gerne på det ærede medlem hr. Poul Nilssons opfordring tage spørgsmålet op igen. Jeg tror, det bliver svært at løse. Jeg har prøvet at udstrække den periode, hvori de 65-årige kan rejse billigt, så langt som muligt; den går fra 1. september til 1. maj lige fra regnet højtiderne. Og hvis vi skal se på vejret i denne sommer, var jo september en udmærket måned at rejse i, men jeg kan naturligvis ikke garantere, at det bliver sådan hvert år. Jeg skal imidlertid se på spørgsmålet.

Det ærede medlem var også inde på spørgsmålet om mere komfort i almindelighed i togene, og dér er jeg helt enig med det ærede medlem. Statsbanerne gør sig bestræbelser for at gennemføre komfort, men statsbanerne har i hvert fald i den tid, jeg har haft med tingene at gøre, været inde i en rationaliseringsperiode, hvor det i første række har været nødvendigt at lægge vægt på andre opgaver end egentlig komfort i togene. Man har lagt vægt på trækraft, hvor vi har nået gode resultater, man har lagt vægt på automatisering og meget andet. Men vi står nu foran et program for bygning af lyntog og for fornyelse af vognparken, så jeg håber for, at vi ad åre kan imødekomme også dette ønske.

Hvad angår det ærede medlems bemærkning om Vestjylland, vil jeg sige, at der er ikke forskel på de vogne, vi sætter ind, de er ens over hele landet; bortset fra de internationale ruter er der i og for sig ikke mere komfort i de tog, man rejser med på Sjælland og på Fyn, end i de tog, man rejser med i Vestjylland. Men vi er altså lydhøre over for dette spørgsmål.

Til det ærede medlem hr. Holmberg vil

jeg gerne afgive det løfte, at jeg skal se på, om der kan gøres noget for at gøre rutebil-driften mere smidig, men det er meget vanskeligt at afpasse kørslen både med tog og rutebiler på en sådan måde, at det kan passe alle mennesker; der må nødvendigvis blive utilfredshed og er det også stadig, men den prøver statsbanerne at afbøde i den udstrækning, det er muligt.

Det ærede medlem var også inde på, jeg var lige ved at sige en gammel travet, for det ærede medlem og jeg har diskuteret det spørgsmål før, nemlig berettigelsen af at forhøje taksterne for Store-Bæltsoverfarten. Det ærede medlem ser jo på dette problem på den måde, at han mener, der er et meget stort overskud på biloverførslerne ved Store-Bæltsoverfarten. Det er ikke muligt helt at gøre det regnskab op. For det første må man huske på, at statsbanerne meget ofte må belaste deres godstrafik med meget varige og store forsinkelser, når de skal tage det store ryk, der kommer ved Store-Bælt ved højtiderne og på bestemte søndage; dér er der udgifter, som man ikke sådan uden videre kan se bort fra, for det betyder noget, når man skal tage en af de normale færger, der går mellem Nyborg og Korsør, og sende den ud til færgehavnene; så opstår der situationer, hvor statsbanerne sætter mange penge til. Dertil kommer, at mange mennesker, der har beskæftiget sig med disse problemer, uden videre regner det ud på den måde, at der er så og så mange færger, der kan tage så og så mange biler; så ganger man de ture, færgerne gør over Store-Bælt, med det antal biler, der kan være på færgerne, og glemmer, at langt den største del af året sejler færgerne slet ikke med fuld last, nogle gange gør de endda ikke brug af mere end $\frac{1}{3}$ af deres kapacitet. Det er også givet, at når man skal opretholde en så stor reserve, som man må have for at kunne tage en spidsbelastning, koster det penge at have skibe gående på den tid af året, hvor der ikke er nogen virkelig forretning i det. Derfor er regnskabet ikke så gunstigt, men det er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uhyre svært at gøre det op, og jeg synes, som jeg tidligere har sagt til det ærede medlem, at det ikke er helt rimeligt at bebrejde en forretning, der har underskud på en række områder, alt for meget, at den på enkelte områder har lidt overskud. Jeg ved godt, man måske kunne sige, at det er lidt i modstrid med det, vi kommer til angående postloven. Det mener jeg nu ikke, for det er ikke så grelt, som hvor det drejer sig om avis- og ugebladsportoer.

Det ærede medlem spurgte endvidere, hvordan min stilling var til et spørgsmål, som direktør Lærkes har rejst i bladet Motor. Jeg kunne egentlig bedre forstå det, hvis enhver anden i denne sal havde stillet dette spørgsmål, for det ærede medlem var jo, som han selv sagde, til stede i går aftes i Ingeniørforeningen, hvor jeg meget præcist besvarede spørgsmålet. Men jeg forstår, at det ærede medlem gerne vil have, at det høje tings medlemmer skal høre mine udtalelser, og det kan sådan set kun glæde mig.

Det forholder sig sådan med denne sag, at i det trafikøkonomiske udvalg, der har arbejdet med den betænkning, som lige er udkommet, og som samtlige tingets medlemmer har fået, har man beskæftiget sig med problemet om prioriteten for de store opgaver, der skal løses i de kommende 20 år. Der var på et vist tidspunkt enkelte medlemmer, der mente, at man også skulle undersøge, hvad en ren vejbro, altså ikke en kombineret bro, over Store-Bælt ville koste. Nu var dette spørgsmål blevet undersøgt meget nøje i Store-Bæltskommissionen, som afgav betænkning i slutningen af året 1959 — den kom dog først frem i januar 1960. Så vidt jeg har erfaret, blev dette spørgsmål rejst kun en måned efter, at de meget sindrige og store beregninger over en ren vejbro var fremkommet. Derfor syntes jeg, det var helt naturligt, at man brugte disse beregninger i stedet for at sætte en hel del mennesker i gang med at regne det ud på ny; der kunne jo ikke blive så stor forskel, når betænkningen var ganske frisk.

Men jeg vil gerne sige helt præcist, som jeg sagde det i går aftes, at jeg ikke på noget område, hverken direkte eller indirekte, har givet det trafikøkonomiske udvalg direktiver om, hvad det skulle beskæftige sig med, hverken med hensyn til

en vejbro, en kombineret bro eller en ren jernbanebro, eller hvad man vil. Jeg står altså i den situation at kunne sige fra på det område. Det eneste, jeg har gjort, er, at jeg har sagt til generaldirektøren for statsbanerne, da han en dag kom og spurgte mig, om det nu var meningen, at der skulle bygges en vejbro og ikke nogen jernbanebro, at jeg syntes, det var en tåbelig idé, og det vil jeg gerne gentage her. Det var mig en glæde at konstatere, at direktør Lærkes, som havde rejst dette spørgsmål i bladet Motor, i aftes gav udtryk for, at det aldrig havde været hans tanke, at man skulle bygge en ren vejbro; det skulle selvfølgelig være en kombineret bro. Men at man så skulle undersøge dette forhold igen, når man lige havde haft det til undersøgelse — ja, det lyder lidt mystisk og mærkeligt.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen berørte spørgsmålet om nedlæggelse af sidelinjer og de besparelser, som kunne stå i forbindelse dermed. Denne sag har vi tidligere diskuteret meget indgående i det høje ting, og jeg har givet udtryk for, at jeg meget gerne ville drøfte den. Vi har også i sin tid givet det folketingsudvalg, der behandler disse spørgsmål, et meget rigeligt materiale. Det viste sig, da det kom til stykket, at der i og for sig var en del, der gerne ville nedlægge sidelinjer, blot ikke dér, hvor de selv kom fra. Derfor kom der ikke noget ud af dette arbejde, og jeg er bange for, at det vil gå på lignende måde igen. Fra min side skal det aldrig skorte på interesse for dette spørgsmål.

Jeg kan dog gøre det ærede medlem hr. Ninn-Hansen opmærksom på, at der ikke bliver nedlagt nogen sidelinje, før spørgsmålet er behandlet her i tinget; det kan simpelt hen ikke lade sig gøre, for der skal en lov til, hver gang vi skal nedlægge en sidelinje. Jeg håber imidlertid, at jeg snart kan komme med forslag om, at i hvert fald en enkelt eller to af disse sidelinjer nedlægges.

Det er imidlertid et meget, meget vanskeligt problem. Tænk blot på, hvilket postyr der er, når vi bare vil nedlægge et trinbræt; så samles der adresser, og man kommer ind til mig med folketingsmænd fra alle partier i spidsen for at beklage sig, idet man siger, at det dog er helt urimeligt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at nedlægge netop dette trinbræt. Jeg tror, vi har nedlagt et halvt hundrede stykker igennem de senere år, men når man ved, hvor vanskeligt det er — og det ved jeg bedst, som har tingene inde på livet — stiller man sig noget skeptisk over for, at der kan komme noget ud af på ny at drøfte nedlæggelsen af sidelinjer. Men som sagt: jeg vil altid være parat til at drøfte spørgsmålet, og jeg tænker også, statsbanerne efterhånden vil komme med nogle forslag i den retning.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var inde på spørgsmålet om Store-Bæltstaksterne, og det har jeg for så vidt svaret på. Det ærede medlem var ligeledes inde på spørgsmålet om månedskort, og også andre ærede ordførere har været inde på det spørgsmål. Der er det særlige, som den ærede socialdemokratiske ordfører sagde, at disse kort er kommet ud af niveau i forhold til taksterne på de almindelige billetter. Det hjælper ikke noget, hvis man skal drive en forretning forretningsmæssigt, at man hele tiden lader et bestemt område ligge og lader det komme ud af niveau. Det er i hvert fald en forkert måde at drive forretning på. Der er i forvejen meget store fordele ved at have månedskort. Hvis en mand eller kvinde, der bor i Klampenborg og rejser ind til København hver dag, løser månedskort, koster det 29 kr. 50 øre. Hvis de skal tage rejsen frem og tilbage til almindelig billetpris, vil det koste 60 kr. Tager de bare ind og ud 2 gange om dagen, og det er der masser der gør — de tager ind om morgenen og hjem om eftermiddagen og ind igen om aftenen — så er de oppe på 120 kr. i forhold til en pris for månedskort på 29 kr. 50 øre. Der er altså i forvejen meget store fordele forbundet med et månedskort, og det bliver endnu mere udpræget, hvis man kommer længere væk. Bor man f. eks. i Helsingør og tager et månedskort, så er fordelene meget større, end den er på de korte afstande. Det er det, der ligger bag ønsket om en forhøjelse på 20 pct. for månedskort i modsætning til 10 pct. for de almindelige billetter.

Ja, jeg tror, at jeg stort set har været igennem det, der er sagt vedrørende ændringerne i statsbaneloven, og jeg vil gerne til slut sige, at når jeg fremsætter et lov-

forslag om forhøjelser, er det for den sags skyld ikke sådan, at jeg absolut skal have alle satserne gennemført, som de er forelagt, der vil fra min side altid være forhandlingsvilje. Det afgørende for mig er at få den sum, vi stiler imod, altså de ca. 40 mill. kr.

Hvad angår lovforslaget om ændringer i postloven, må jeg sige, at jeg har sjældent oplevet noget, der i den grad kunne sætte, jeg vil ikke sige sindene, men i hvert fald pennene i bevægelse, som spørgsmålet om avisporto. Jeg tænker på alt det, der er skrevet i aviserne. Nu er pressen jo en magt, det er der mange, der har sagt, og pressen har også visse forbindelseslinjer her i tinget. Jeg tænker ikke specielt på den ærede ordfører for venstre; der er også mange andre herinde, der på en eller anden måde har en tilknytning til pressen. Derfor er der måske ikke noget at sige til, at bølgerne går lidt højt, når det drejer sig om postloven og avisporto. Det har vi erfaret før, sådan som den ærede ordfører for venstre gav udtryk for med sin ganske vist korte historiske udredning, der gik fra 1956 frem til i dag.

Jeg vil gerne fremhæve, at det afgørende for mig i denne sag er den rent saglige vurdering af, hvorvidt postvæsenet får den pris, det koster at bringe aviser og ugeblade ud, og jeg tror ikke, venstres ærede ordfører — selv om han havde mange saglige argumenter at føre i marken — når vi skal drøfte sagen i udvalget, vil kunne bestride, at det, der i virkeligheden finder sted, er, at staten yder et væsentligt tilskud til de aviser, der bliver bragt ud med posten. Jeg betænker mig i hvert fald ikke på at sige, at når Jyllands-Posten har opgjort sine merudgifter til ca. 1 mill. kr. — det passer nu vist ikke helt, det ligger nok i underkanten af millionen — så er det i virkeligheden mere end 1 mill. kr., Jyllands-Posten i øjeblikket får i statstilskud, hvis man på rent saglig vis skal gøre op, hvad det koster postvæsenet at bringe aviserne ud. Nu er spørgsmålet om aviser og ugeblade slet ikke det store problem, man vil gøre det til. Det andrager i den samlede omsætning for postvæsenet, jeg understreger postvæsenet, ikke for telegrafvæsenet, ca. 8 pct. af den samlede omsætning, altså en meget lille del af den samlede omsætning,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og det kunne selvfølgelig føre til, at man sagde: ja men hvorfor interesserer I jer så så stærkt for det? Det gør vi af forskellige grunde, bl. a. fordi vi mener, det er urimeligt, at postvæsenet påfører de private firmaer, der beskæftiger sig med bladudbringning, en smudskonkurrence, sådan som det i virkeligheden gør. Hvis vi tager Bladkompagniet i København, så får det ca. 8-9 øre for at bringe en avis ud, og det bringer aviserne ud dér, hvor det er mest fordelagtigt, altså i de store boligkarreer og i den centrale del af byen. Hvis vi ser på postvæsenet, så får det for udbringning af en tilsvarende avis 2-3 øre, og postvæsenet giver en overenskomstmæssigt fastsat betaling til de ekstrabude, der er engageret udelukkende til det, på 12,9 øre pr. eksemplar. Der behøves altså ikke meget regnekundskab for at kunne regne ud, at det er en kæmpeunderskudsforretning for postvæsenet.

Ja, siger man så, det kan måske være rigtigt nok, men det regnestykke passer kun dér, hvor der er tale om særlige bude, men hvis vi nu kommer ud på landet, så skal landpostbudet jo alligevel gå sin rute, så dér må det være en god forretning, at man har disse — sådan forstod jeg den ærede ordfører for venstre — gode kunder, som bladene er. Det ærede medlem tog altså fejl, han mente faste kunder, for den opfattelse, at det er gode kunder, tror jeg ikke det ærede medlem vil fastholde. Men se, hvis vi ikke havde avisudbringningen på landet, kunne vi sagtens gennemføre, at der kom to ombæringer daglig alle steder på landet. Det ville ikke være noget problem, for så ville postbudene kunne køre ruterne så meget hurtigere igennem, at de simpelt hen kunne nå det i hvert fald på den halve tid af, hvad de bruger i dag. Altså er det meget nemt at regne ud, at det er avisudbringningen på landet, der koster postvæsenet de store penge. I øvrigt må enhver kunne sige sig selv, at når man får 3 øre for udbringning af en avis, der vejer 50 g, og 30 øre for udbringning af et lille brev, kan det hurtigt gøres op, hvad forskellen er, selv om arbejdet må være større med udbringning af aviser end med udbringning af breve. Men det er ikke alene udbringning, der er tale om, det er ikke alene

dér, arbejdet ligger, det er også i høj grad på kontorerne med sorteringen og med ruterne, altså hele det arbejde, der skal udføres på postkontorerne; det kræver mandskab, og postvæsenet kunne på en helt anden måde rationalisere, hvis det var fri for denne bladudbringning.

Det ligger sådan med postbesørgelsen i Danmark, at postvæsenet skal besørges breve, postkort o. s. v. udbragt, men postvæsenet har i og for sig ingen pligt til at besørges aviser og ugeblade udbragt. Derfor vil jeg gerne stille det spørgsmål, om den ærede ordfører for venstre kunne tænke sig at overtage den forretning, for så tror jeg, at piben fik en anden lyd.

Man har fra forskellig side talt om blad-døden, og jeg skal være den første til at erkende, at det er uheldigt, at det går sådan i Danmark, at flere og flere af de små aviser går ind. Men se, nu lå det sådan i 1956 — hvad det ærede medlem var meget stolt af — at man ikke fik ret meget ind på avisportoer. Alligevel er altså efter det ærede medlems udtalelse 25 blade siden gået ind. Det kan da i hvert fald ikke være postvæsenets skyld. Nej, jeg tror, sandheden om spørgsmålet er den, at det er de store blade, der slår de små ihjel. Det er der i og for sig ikke noget at sige til. Menneskene er nu engang ikke anderledes indrettet, end at når de kan få en avis på 60 sider for omtrent samme pris som den på 8 sider, så køber de den på 60, selv om det måske ikke er rigtigt eller kloget at gøre det. Derfor tror jeg hellere, man, når man taler om blad-død, skulle interessere sig lidt for dette spørgsmål. Det kan man ganske vist ikke gøre noget ved, dér har man ingen magtmidler; kun, når det drejer sig om, at postvæsenet ikke må få de penge, man skal have hjem, er man på vagt.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen mente, det kunne være, at man her faktisk ikke fik den betaling, man skulle have, men, sagde det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, så kan det også godt skyldes, at man i sin tid har taget en for lav pris. Nej, sådan ligger det ikke. Det forholder sig i virkeligheden sådan, at indtil 1931 fik postvæsenet de penge, det skulle have for at bringe aviser, tidsskrifter og ugeblade ud. Det er først fra 1931, forholdet er blevet skævt, og det er blevet skævere og skævere

[Ministeren for offentlige arbejder.]

for hver gang, man har forhindret den minister, der har fremsat forslaget, i at få gennemført det, som i virkeligheden var det rigtige.

Siden 1931 er avisportoer steget med 69 til 179 pct. Det varierer altså noget efter, i hvor høj grad man har skånet de små aviser, og det er også derfor, de små aviser i denne omgang må betale noget mere. Dem har man skånet hele tiden, derfor har de store blade måttet betale mere. Avisportoer er altså steget fra 69 pct. til 179 pct. siden 1931. Samtidig er udgifterne steget med 350 til 455 pct.; altså 3 gange så store udgifter på dette område har postvæsenet haft siden 1931. Det har man ikke kunnet få dækning for. Det er derfor jeg synes, denne forhøjelse er rimelig, og hvis man måske siger: ja men du kan slå lige så meget, du vil, du får ikke din vilje alligevel, så siger jeg, at når jeg synes, noget er rigtigt, er det også rigtigt at slå for det. Så må det høje ting til syvende og sidst tage ansvaret for, hvad det vil i denne sag.

Der er efter min bedste opfattelse meget stærke og saglige argumenter for, at man forhøjer avisportoer og portoer for ugeblade som foreslået. Jeg er da godt klar over, at mange i og for sig vil blive hårdt ramt, men det hjælper ikke noget den dag, da typograferne skal have mere i løn, da redaktørerne skal have mere i løn og papirfabrikkerne skal have mere for deres varer. Da hjælper det ikke de herrer fra pressen, at de kommer og siger: bladdød, vi går ind o. s. v. De siger: vi skal have de penge, værsgo at betale, men når det er staten, skal det gå på en anden måde. Jeg kunne finde mig i, at man ville diskutere ud fra et kulturelt synspunkt, ud fra det synspunkt, at man gerne vil opretholde så mange dagblade i landet som muligt. Så kunne man tale om, hvor meget staten skulle give i tilskud til denne opgaves løsning. Det er et standpunkt, men at forlange, at et foretagende, som man oven i købet bortset fra en enkelt ordfører forlanger skal drives som en forretning, skal tage tabet på sin kappe, synes jeg er urimeligt.

Til det ærede medlem hr. Erik A. Jensen vil jeg blot sige, det var en meget mærkelig tale for mig at høre. Det ærede medlem

sagde, og det var det rigtige, at postvæsenet skulle have den pris, det kostede. I næste åndedrag sagde det ærede medlem, at han ikke ville være med til forhøjelsen. Det er svært at få sådan noget til at passe sammen. Jeg synes, det ærede medlem, der er ansat inden for etaten, skulle have en vis interesse i, at det gik bedst muligt, men det må til syvende og sidst blive det ærede medlems sag.

Jeg skal i øvrigt også for postlovens vedkommende udtale, at jeg vil være meget villigt indstillet over for i udvalget at drøfte omlægninger; der kan være sats, man kan drøfte, det er klart. Med hensyn til avisportoer kan jeg ikke give noget særligt løfte, men det kan være, man kan overmande mig, selv om jeg er stor.

Poul Nilsson: Jeg vil indrømme, at det sene tidspunkt ikke opfordrer til at forlænge debatten væsentligt, og jeg skal derfor gøre det ganske kort.

Jeg vil dog indledningsvis have lov til at takke den højtærede minister for det meget venlige og — synes jeg personlig — positive standpunkt, den højtærede minister tog til mine tanker om udvidelse af perioden for rejser på 65-billetter. Jeg føler mig overbevist om, at man inden for statsbanerne til det udvalg, der nu skal arbejde med dette lovforslag, vil kunne fremskaffe oplysninger om, hvorledes materiellet udnyttes til personbefordringen, og jeg nærer et stille håb om, at forholdene efter en saglig undersøgelse vil udvikle sig sådan, at der vil være mulighed for virkeliggørelse af nogle af mine tanker på dette område.

Dernæst vil jeg gerne takke den højtærede minister for den redegørelse, jeg bad om at få vedrørende lyntogene, specielt for de vestjyske egne. Jeg håber, det må forme sig sådan, at den højtærede minister kan afse tid til nogle møder netop i disse vestjyske egne, således at han selv kan overbevise sig om, at det, jeg har ført frem, ikke har været overdrevelse.

Jeg har en enkelt bemærkning til venstres ærede ordfører i forbindelse med de foreslåede takstændringer for aviserne. Det ærede medlem sagde, at de stigninger, det foreliggende lovforslag indebærer, er så store og så voldsomme, at ingen ansvarlig bladledelse har kunnet kalkulere med dem,

[Poul Nilsson.]

da de lagde deres budgetter. Det vil jeg da ikke bestride. Tværtimod vil jeg gerne indrømme, at det har man ikke kunnet kalkulere med. Man kan heller ikke kalkulere med prisstigninger på avispapir, lønninger og andet; men forholdet har dog hele tiden været det, at fremkommer der så store stigninger, at der er fare for bladets almindelige økonomi, er der dog en fremgangsmåde, der er anvendt tidligere, og som fremdeles kan anvendes: at man forsøger at få disse udgifter inddraget ved simpelt hen at forhøje bladprisen. Jeg vil gerne minde om, at jeg har nogen indsigt i disse forhold. Jeg har gennem mere end 25 år siddet i ledelsen for mit eget blad og igennem mange år været formand for samme.

På møder, der holdes over hele landet inden for de forskellige bladområder, ekstraordinære eller ordinære, halvårsvis eller årlig, drøfter man bladenes fælles økonomi ud fra de økonomiske forhold, der hersker. Jeg har mange gange kunnet konstatere, at de argumenter, der bl. a. fra mit blads side har været fremført for, at bladprisen burde forhøjes på grund af prisstigninger på det ene eller det andet område, sagligt begrundet ud fra almindelige forretningsmæssige principper, praktisk talt hver gang er blevet afvist af to førende bladgrupper, den konservative bladgruppe og venstres bladgruppe; de har sagt nej til en forhøjelse. Nu kan det skyldes mange ting, og det står dem frit for, hvordan de vil ordne deres økonomi inden for deres presse. Det kan skyldes, at deres overskud er for stort, men det kunne måske også — jeg skal ikke insinuere noget — have et andet sigte.

Når man så taler om, at staten skal kunne klare sine ting i forbindelse med statsbanerne, overrasker det mig ikke så lidt, for lige efter det ærede medlem hr. N. Chr. Christensen kom det ærede medlem hr. Holmberg på talerstolen og pegede ligesom den konservative ordfører på, at der var en del sidebaner, der gav underskud; det måtte vi have undersøgt, dem måtte vi have nedlagt. Deri kan jeg ikke se nogen konsekvens. Men — som ministeren rigtigt sagde — vi fik ikke at vide, hvilke baner det var. Det vil vel også være svært, for ikke at sige umuligt, at få det frem her.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen mente, at jeg med direkte adresse til ministeren skulle have sagt, at han ikke skulle vente, at det foreliggende lovforslag blev vedtaget i den skikkelse, det havde nu. En sådan betragtning har jeg aldrig haft i tankerne, og jeg har aldeles ikke givet udtryk for noget sådant i den tale, jeg holdt for nogle timer siden. Det, jeg sagde, var, at bladdøden i Danmark ikke kunne klares, selv om vi intet foretog os, selv om vi trak dette lovforslag tilbage, og det tror jeg er rigtigt. Men jeg tilføjede, at vi er villige til at forhandle, og for at der ikke skal være nogen misforståelse — pressen er jo i høj grad på i dette spil — vil jeg understrege, at vi er villige til en saglig forhandling i udvalget. Skulle det f. eks. vise sig, at de embedsmandsberegninger, der foreligger med hensyn til de flere penge, man skal have ind for dagblade og ugeblade, er for højt anslået, skal disse beregninger selvfølgelig ændres. Skulle der foreligge sådanne fejl-beregninger, vil vi være villige til at sætte taksterne ned. Er det ikke tilfældet, må vi fastholde det synspunkt, som da også deles af alle ordførerne på nær én: at disse to institutioner skal ledes og drives som en forretning, hvilket da også er en forudsætning. Når det er tilfældet, at vi er enige i det store princip, nærer jeg så sandelig også håb om, at det skal lykkes at få disse to lovforslag igennem på en sådan måde, at den saglighed, der begrundes dem, sejrer, når de skal endeligt vedtages.

N. Chr. Christensen: Kun en enkelt bemærkning til ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Poul Nilsson, der sagde, at man jo bare kunne forhøje abonnementsprisen. Når typograf-lønninger, redaktørlønninger eller papirpriser steg, så indregnede man det jo, kalkulerede derefter og forhøjede også udadtil prisen på avisen. Ja, det har jeg også sagt i mit første indlæg. Hvis man kommer med forhøjelser, der ligger på linje med de forhøjelser, der er foretaget af andre, er det klart, at så må vi yde det samme til postvæsenet. Men der er jo ikke tale om forhøjelser, som ligger et sted og svæver mellem 88 og 175 pct.; der er tale om forhøjelser på 14, 15 og i enkelte tilfælde 16 pct. og for papirprisen vedkommende heldigvis ikke nogen særlig

[N. Chr. Christensen.]

stor forhøjelse. Disse ting har vi kalkuleret med tillige med andre prisforhøjelser, og de har givet til resultat det, jeg nævnte i mit indlæg, de 3 kr. Hvis vi skal have en forhøjelse som den, postvæsenet nu ønsker, kommer den til at ligge et sted mellem 3 kr. 75 øre og 4 kr. for en avis i kvartalet. Disse 4 kr. skulle vi så lægge oven på de 3 kr. Jeg spørger den ærede ordfører, som selv er medlem af en bladbestyrelse, om han tror, at det er en realistisk tanke, man her er inde på.

Jeg sagde i mit første indlæg, at vi fra bladernes side — og jeg har jo nogen forbindelse med blade — tilbyder en rimelig forhøjelse; men vi synes, at kun den prisforhøjelse, der har fundet sted for andre ting, skal slå igennem på dette område. Det ville vi være i stand til at kalkulere med, men de høje tal, der nævnes i dette lovforslag, kan vi ikke kalkulere med; men jeg har også forstået på ærede ordførere fra de andre partier, også fra socialdemokratiet, at man, ligesom da vi sidste gang behandlede dette spørgsmål, vil være villig til at underkaste det en behandling og tage de embedsmandsberegninger, der foreligger, op til bedømmelse og revision i udvalget.

Jeg var — det er måske min egen skyld — en smule skuffet over den højtærede ministers bemærkninger. Det gjorde mig ærlig talt lidt ondt at høre den højtærede minister give udtryk for, at det, som den samlede danske presse her var ude for, faktisk var en statsstøtte. Ministeren jonglerede i denne forbindelse med, at postvæsenet faktisk godt kunne undvære de 8 pct., som udbringningen af blade og tidsskrifter indbragte. Det er muligt; jeg synes, at det for at bruge et venligt ord — man skal jo altid være venlig, når man skal prøve på at opnå noget hos den højtærede minister — lå lige i overkanten af, hvad man kan sige over for pressen i almindelighed. Men det kommer naturligvis af, at vi har hver sit ståsted, hvorfra vi bedømmer situationen. Den højtærede minister er vant til at lægge en lineal op og sætte nogle tal ovenover og slå en streg under. Jeg prøver så vidt muligt at tage hensyn til det liv, vi nu engang skal leve også inden for pressen, og at tænke på — ja, jeg har egentlig ikke så forfærdeligt ved at bruge de store ord i denne for-

bindelse, men kan vi ikke alligevel i al stilfærdighed sige, at det har dog måske nogen kulturel og folkelig betydning, at dagspressen bringes ud, også til de yderste dele af dette land. Jeg tror ikke, en minister i noget andet land ville jonglere med tanken om, at man faktisk kunne skære disse besværlige folk bort, og jeg advarer venligt og stilfærdigt ministeren imod at gå videre ad disse veje, ikke fordi jeg tror, ministeren vil tage særligt hensyn til, hvad jeg siger i så henseende, men det er jo muligt, at den højtærede minister vil tage en smule hensyn til, hvad den socialdemokratiske presses redaktører siger. Et æret medlem af det høje ting, hr. Holger Eriksen, har i sin avis skrevet en artikel, som jeg beder den højtærede minister læse. Jeg ved, den højtærede minister mener, at det ærede medlem hr. Holger Eriksen ikke er en mand, der overdriver. I denne artikel gør det ærede medlem opmærksom på, at dette forslag kommer, rettet mod pressen, på et tidspunkt, da denne står i en eksistenskamp på liv og død. Så kan den højtærede minister sige: hvad kommer det os ved — hvad kommer det os ved, om pressen ikke kan klare sig? Jeg giver ministeren ret. Hvis de forhøjelser, han kommer med, ligger på linje med andre forhøjelser i dette samfund, så må vi sandelig se at hitte ud af det andet.

Derfor vil jeg i al stilfærdighed sige til ministeren, at de dele af udvalgsbetænkningen fra den forrige behandling af sagen, som ministeren gik uden om som katten om den varme grød, er en løfteparagraf med hensyn til en mere moderniseret form for udbringning af aviser på landet. Det kan godt være, ministeren ikke har så megen forbindelse med kredse ude på landet, som jeg har. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]: Jo!). Nej, det er jeg ikke sikker på. Jeg ved, at postbudet er meget velset ude på landet, i hvert fald når han kommer med min avis i tasken — ellers er jeg ikke sikker på, han er det. (*Afbrydelse*). Jo, jeg er lige så glad, hvis han kommer med Social-Demokraten, absolut. Vi konkurrerer gerne og på lige fod og på samme takst inden for postvæsenet. Derfor henstiller jeg til den højtærede minister, at vi prøver på, når vi ordførere nu står på lidt forskellige ståsteder, om vi ikke kunne nærme

[N. Chr. Christensen.]

os noget til hinanden og få en fornuftig og rimelig udgang på denne sag, og med en rimelig udgang mener jeg en portoforhøjelse, der ikke først og fremmest rammer enkelte erhverv som dem, der udgiver aviser, tidskrifter og ugeblade. Hvis disse penge skal fremskaffes, og det vil vi jo få at vide i udvalget af de beregninger, der bliver forelagt, er jeg ligesom andre ordførere af den mening, at så må de skaffes, men vi må bare finde et bredere grundlag at skaffe dem frem på end det, som det foreliggende lovforslag er udtryk for.

Holmberg: Må jeg have lov at takke den højtærede minister for en del af svarene — eller for øvrigt dem alle sammen, selv om jeg ikke er enig med ministeren.

Det første svar må bero på en misforståelse hos den højtærede minister. Det, ministeren sagde om, at rutebilkørslen skulle gøres lidt mere smidig, var der ikke spurgt om, men det er jo muligt, at det er rimeligt i forbindelse med banenedlæggelser også at tage spørgsmålet om rutebiler med. Det, jeg nævnte i min første tale, var lastbiler. Vi har kendskab netop til dette problem på min egn, hvor en bane er blevet nedlagt, idet det er mit indtryk, at netop statsbanernes lastbiler kører meget usmidigt. Hvis der er gods til et sted ude på landet, ville det være rimeligt efter min mening at aflevere varerne på pladsen, det forlanger man faktisk, men det er ikke det almindelige for statsbanernes lastbiler. Men kun så meget om denne sag.

Jeg fik intet svar på mit spørgsmål om overskuddet på færgefarten. Det har vi spurgt om før, og vi fik egentlig kun det samme svar, som vi har fået før, men det kan ikke være rigtigt, at statsbanerne intet regnskab har her; der må foreligge en beregning her. Selv om ministeren gjorde rede for, at det er svært at bedømme færgeskapaciteten m. v., er jeg overbevist om, at statsbanerne alligevel må have et regnskab her. Vi vil i alt fald spørge om det i udvalget.

Den højtærede minister var inde på rationalisering i forbindelse med banenedlæggelse m. v., og det samme var det ærede medlem hr. Poul Nilsson. Når imidlertid det ærede medlem hr. Poul Nilsson sagde,

at nok havde vi talt om dette spørgsmål, men endnu var der ikke nævnt navne på de strækninger, der ville blive tale om — der var ingen, der rigtig vidste, hvad det drejede sig om — så må det bero på en misforståelse, for det er ikke så forfærdelig længe siden, jeg stod på denne talerstol og netop nævnedes de baner, som var i søgelyset. De er altså nævnt, og de kan findes i Folketingstidende fra dengang. Men i øvrigt var det ikke vor tanke at sige, hvilke baner der skulle nedlægges. Vi har spurgt i ministeriet for offentlige arbejder, og dér fik vi altså navnene på de 14 mest tabgivende sidelinjer; disse baner er altså nævnt.

Jeg vil naturligvis give den højtærede minister ret i, at det mange gange kan være svært at afgøre disse spørgsmål, for det er sikkert rigtigt, som ministeren siger, at når tanken kommer frem, møder de forskellige folketingsmænd op hos ministeren, selv om det bare er et trinbræt, der skal nedlægges. Men jeg synes, ministeren skal tage lidt frisk på denne sag og skære igennem.

Hvis det, jeg lige omtalte, gælder en del af de øvrige medlemmer, kan ministeren i hvert fald ikke sige, at det gælder for mit vedkommende. Vi har jo en del baner netop på min egn, og selvfølgelig skal vi da høre på befolkningen, hvis den protesterer, men som jeg har sagt ved en anden lejlighed, det afgørende må egentlig være, om de bruger banerne, og det er det, de ikke gør. Derfor er det nu på tide, at en hel del baner bliver nedlagt.

Så er der det lille spørgsmål mellem ministeren og mig, nemlig med hensyn til ministerens stilling til den rene vejbro. Jeg forstår ikke rigtig, at ministeren udtalte sig, som han gjorde, når han kunne forstå alle de øvrige spørgsmål, jeg stillede, da jeg overværede mødet i Ingeniørforeningen i aftes, hvortil der var indbudt en særlig kreds; svaret blev for så vidt ikke givet til mig, og det var for øvrigt efter min mening ikke fyldestgørende. Derfor er det rimeligt og rigtigt at fremdrage det her i folketinget. Når ministeren siger, at han ingen direktiver har givet, hverken direkte eller indirekte, så tror jeg det naturligvis; det manglede også bare, at han skulle have gjort det. Men uden at have taget stilling til problemet ren vejbro, kunne det måske have

[Holmberg.]

været rart at drøfte med den højtærede minister, om problemstillingen virkelig var den, at et fremtrædende medlem af udvalget — da spørgsmålet blev rejst i det trafikøkonomiske udvalg — så vidt jeg er orienteret, nægtede at medvirke til undersøgelsen. Altså: tanken er rejst, og et medlem nægter at medvirke. Det er efter min mening forkert. Når ministeren så brugte den udtryksmåde, som han også brugte i aftes, at han mente, det var en tåbelig idé, ja, så er det muligvis en tåbelig idé at bygge en ren vejbro, men jeg synes også, det er forkert at afvise tanken, for vi ved jo ikke, hvor store problemerne bliver i forbindelse med den store trafik, der kommer. Personlig tror jeg heller ikke på en ren vejbro, men jeg mener virkelig, det kunne have interesse at se en undersøgelse heraf, og hvad vil være mere naturligt, når spørgsmålet er rejst, end at vi får den undersøgelse og så tager bestik, når vi har set undersøgelsens resultat.

Nu nævnte den højtærede minister, at der har været en undersøgelse i Store-Bæltskommissionen, og jeg indrømmer blankt, at jeg ikke har set den, men jeg er da helt overbevist om, at det trafikøkonomiske udvalg har set den; når det alligevel ønsker sagen undersøgt, er det for at få spørgsmålet nærmere belyst, det må da være baggrunden. Den opfattelse må også vi, der står udenfor, have.

Jeg takker altså ministeren for svaret, og nu tror jeg at vide, hvordan det ligger: der var ønsket en undersøgelse, og et enkelt medlem ville ikke medvirke, og ministeren har den stilling, som han åbenbart har, og så blev der ingen undersøgelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Selv om det måske falder mig lidt svært, vil jeg gerne have lov til at takke det ærede medlem hr. N. Chr. Christensen for, at han i hvert tilfælde er lidt „på vej“. Jeg ved godt, at den ærede ordfører allerede i sit første indlæg sagde, at man nok kunne

dække den udgiftsstigning, der har været — jeg forstår den udgiftsstigning, der har været siden 1950 — men det, der er galt, er, at man ikke har villet det tidligere, og det er den gamle skade, vi gerne skulle af med. Det kan være, det ærede medlem kommer endnu bedre „på vej“ i udvalget, end det har været muligt ved drøftelsen i dag.

Jeg sagde ikke noget videre om modernisering før; jeg glemte det; det er ikke, fordi jeg ikke gerne vil sige noget om det. Sagen ligger sådan, som det også har været drøftet ved forskellige lejligheder, at postvæsenet i adskillige år har moderniseret, men også har interesseret sig for modernisering med hensyn til udbringning af post ude på landet mere end én gang om dagen. Der er jo i ret betragtelige områder gennemført udbringning to gange om dagen, og man arbejder nu med en motorisering, ganske vist forsøgsvis, hvor man prøver med nogle små biler, fordi man tror, det vil være den rigtige måde at motorisere på at få nogle små biler, hvor man samtidig kan have en vis del af pakkeposten med.

Men spørgsmålet om motorisering er ikke så ligetil. For det første må man huske på, at en hel del af landpostbudene er oppe i en alder, hvor de ikke sådan uden videre kan tænke sig at tage køreprøven, og dertil kommer jo, at der heller ikke har været almindelig tilslutning, kan jeg godt sige, fra landpostbudene til en sådan motorisering; man behøver altså ikke at have medlidenhed med dem, fordi de tramper i cyklerne, for det har sådan set været efter eget ønske. Men vi arbejder altså med dette spørgsmål. Jeg kan dog sige så meget, at da vi sidst undersøgte det for nogle få år siden, viste det sig, at det, hvis vi skulle gennemføre en almindelig udbringning to gange daglig overalt på landet, ville koste omkring 37 mill. kr.; det vil vel nok sige, at vi i dag kommer op på omkring 45 mill. kr. I så fald bliver der tale om helt andre takstforhøjelser end dem, der er foreslået her. Det må man ikke lade ude af betragtning. Men post- og tele-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

grafvæsenet arbejder med disse ting og prøver at finde frem til så meget som muligt.

Det ærede medlem hr. Holmberg må undskyldte, at jeg har hørt „rutebiler“ i stedet for „lastbiler“. Jeg skal gerne tage lastbilerne med ind under det, jeg sagde før.

Det ærede medlem kan ikke rigtig glemme det med det trafikøkonomiske udvalg, og jeg forstår, at det ærede medlem altså nu er ivrigere end direktør Lærkes, for direktør Lærkes sagde i går aftes, at han havde i hvert fald ingen tanker om en ren vejbro. Nu forstår jeg, at det ærede medlem har sådanne tanker, og så kan jeg berolige det ærede medlem med, at det trafikøkonomiske udvalg har drøftet spørgsmålet om en ren vejbro. Hvis det ærede medlem vil læse den betænkning, der er blevet omdelt til tingets ærede medlemmer, vil han også kunne finde, at dér er spørgsmålet om en ren vejbro blevet behandlet. Om det så er behandlet i så høj grad, som det ærede medlem kunne ønske, ved jeg ikke, men jeg har talt med formanden for udvalget, og han har sagt, at han bøjede sig ikke for modstanden mod at behandle dette spørgsmål; man behandlede det alligevel. Så er der vel i og for sig ikke så meget mere at tale om i denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Poul Nilsson: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Da der 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 statsbaneloven

og

forslag til lov om ændringer i postloven.

Valgt blev: *Poul Nilsson, Holger Eriksen, Victor Gram, Andreas Hansen, Ove Hansen, Horn, Peter Nielsen, Lars M. Olsen, Helge Larsen, Holmberg, N. Chr. Christensen, Henry Christensen, Harald Nielsen, Ninn-Hansen, Fanger, Jørgen Jørgensen (Ullerup) og Erik A. Jensen.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

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

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om salg af indenlandsk frugt og indenlandske gartneriprodukter ved frivillig offentlig auktion.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om sundhedskontrol med planteskoleplanter.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om statens overtagelse af visse udgifter ved offentlig kontrol i forbindelse med udførsel af landbrugsprodukter.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om en rapsordning.

Mødet hævet kl. 21⁴⁰.

12. møde.

Torsdag den 26. oktober kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov for Færøerne om invalidepension,

forslag til lov om ændring i lov for Færøerne om folkepension,