

Man gik derefter til:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Kai Moltke.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Støberiarbejder Chr. Zastrau vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om kommunale beskæftigelsesudvalg.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 667).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

*Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. (Om bortfald af bestemmelser om kommunale beskæftigelsesudvalg).*

(Første behandling findes i tidenden sp. 667).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes tekst og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ophævelse af lov om kommunale beskæftigelsesudvalg.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. (Om bortfald af bestemmelser om kommunale beskæftigelsesudvalg).

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 397, indfødsretsudvalgets betænkning i tillæg B. sp. 21).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 217, fremsættelsen i tidenden sp. 449).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Poul Nilsson: Det forslag til lov om ændringer i statsbaneloven, som det høje folketing nu skal behandle, kommer jo ikke som nogen overraskelse, hverken for det høje tings medlemmer eller for offentligheden. Bebudelsen om, at statsbaneloven ville blive ændret, blev jo allerede givet af den højtærede statsminister i åbningstalen den 2. oktober d. å., og allerede den 23. oktober d. å. blev lovforslaget fremsat.

Lovforslaget er faktisk lille og enkelt, det indeholder jo kun ændringer til tre paragraffer; men selv om forslaget er lille og enkelt, vil det jo få store virkninger, idet ændringerne — om de gennemføres i den foreslåede form — vil betyde, at de rejsende og erhvervslivet vil få pålagt ekstra byrder, som er anslået til et beløb på ca. 50 mill. kr.

Som begrundelse for lovforslaget har den højtærede minister for offentlige arbejder i sine bemærkninger bl. a. fremhævet, at statsbanerne for driftsåret 1961-62 havde et underskud på ca. 23,5 mill. kr. Medens de gennemførte takstforhøjelser kun for en del af afvigte driftsår fik deres fulde virkning, kan man regne med i indeværende driftsår at få noget større indtægter, idet de nævnte forhøjelser vil få virkning for hele året. Men pr. 1. april i år og senere er der som bekendt sket yderligere væsentlige omkostningsstigninger. Det fremgår af bemærkningerne, at disse omkostninger for det kommende år vil udgøre ca. 47 mill. kr. Forhøjelserne af lønningerne vil alene udgøre ca. 31 mill. kr.; og andre udgifter er ansat til en stigning på ca. 16 mill. kr. Hertil kommer forventede omkostningsstigninger som følge af stigning i prisniveau og dyrtidstillæg. Det fremgår tillige af bemærkningerne til lovforslaget, at uanset fortsatte rationaliseringsforanstaltninger kan man ikke regne med blot tilnærmelsesvis at kunne opveje de meget store omkostningsstigninger; jeg her har omtalt.

Lovforslaget går ud på, at billetpriserne forhøjes med ca. 9 pct., idet grundtaksterne forhøjes fra 13,2 til 14,4 øre pr. km på

2. kl. og fra 19,8 til 21,6 øre pr. km på 1. kl. Dobbeltbilletprisen beregnes fortsat med et tillæg af 50 pct. til enkeltbilletprisen. Månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes med ca. 10 pct., og månedskort mellem samtlige stationer forhøjes ligeledes med ca. 10 pct. Da salget af 8 og 15 dages kort har været nedadgående, foreslås det, at disse kort helt udgår. I stedet foreslås 10 dages kort, og disse 10 dages kort skal også kunne benyttes på statsbanernes rutebiler. Disse kort skal betales med 140 kr. gældende til 2. kl. For overførsel af personbiler, busser og tomme og læssede lastbiler på overfarterne forhøjes taksterne med 10 pct. Banepakker forhøjes med 25 øre pr. pakke uanset vægten, og stykgodstaksterne forhøjes med 10 pct. Vognladningstaksterne forhøjes gennemsnitlig med 10 pct.

Ser man bort fra mulig trafiknedgang, vil de foreslåede forhøjelser give en merindtægt på ca. 50,2 mill. kr.

Da udgiftsstigningerne som nævnt er anslået til ca. 47 mill. kr. og man hertil lægger nye forventede stigninger i prisniveau, dyrtidstillæg m. v., kan man vel sige, at marginen på 3,2 mill. kr. ikke er særlig stor.

De foreslåede forhøjelser er på baggrund af det regnskabsmæssige materiale velbegrundede. Jeg erkender gerne, at det er mange penge, man her opererer med, og at det er udgifter, man pålægger den enkelte borger og erhvervslivet. Men skal vi principielt tilstræbe balance i DSB, og dette princip er der vel ingen ansvarlige i denne sal der vil foreslå ændret, må vi, hvor upopulært det end kan være, gå ind for, at der gives mulighed for disse foreslåede forhøjelser ved, at man går ind for lovforslagets princip.

Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt sige noget om, hvorvidt de ændringer, som den højtærede minister har foreslået, vil ramme det helt rigtige, eller om samtlige takstforhøjelser er rimelige og retfærdige. Vi i socialdemokratiet vil gå ind for det principielle i lovforslaget, men jeg lytter

[Poul Nilsson.]

meget gerne til de efterfølgende ærede ordførere. Skulle der fremkomme nye tanker, forslag, som kan være mere rimelige eller retfærdige, tror jeg vi kan give tilsagn om en fordomsfri forhandling. Men jeg ønsker at understrege, at vi ikke kan ændre ved statsbanelovens princip. Konsekvensen heraf er altså ganske simpelt, at vi i den foreliggende situation må gennemføre et lovforslag, hvis sigte er, at der skabes en vis balance mellem udgifter og indtægter.

Det glædede mig at kunne læse i den højtærede ministers skriftlige fremsættelse om de meget store besparelser, som er sket i kraft af den rationalisering, der har fundet sted, og som stadig foregår. Havde disse besparelser ved de gennemførte rationaliseringer ikke fundet sted, da havde vi i dag måttet stå over for forhøjelser af en størrelsesorden, der ikke ville kunne sammenlignes med dem, som nærværende lovforslag indeholder.

Jeg har gerne villet sige dette her, thi det er min opfattelse, at prisen for transport, hvad enten det drejer sig om lasttransport eller persontransport, i den konkurrence, vi er inde i, har sin grænse, og jeg er bange for, at det ikke over takstforhøjelser i tiden fremover kan fortsætte ad denne linje. Vi må fortsætte rationaliseringen og undersøge, om der er nye veje, nye muligheder for andre indtægter.

Sidst vi behandlede et forslag til ændring i statsbaneloven, det var den 25. oktober 1961, var jeg inde på nogle betragtninger om at få prøvet mulighederne for en større udnyttelse af pladserne i vore tog, idet jeg henviste til de mange tomme pladser, som jeg mente der kørtes med i DSB, et forhold, som jeg stadig mener er til stede. Jeg anmodede dengang den højtærede minister om en udvidelse af brugstiden for 65-billetterne, og jeg er bekendt med, at en forbedring af ordningen for 65-billetterne er sket. Det vil jeg gerne benytte denne lejlighed til at takke den højtærede minister for. Også for invaliderne er der i den mellemliggende tid sket ændringer, idet der med den højtærede socialministers hjælp og forståelse er skabt en ordning ved cirkulæret af 14. marts i år, som har givet de samme fordele til invaliderne, som gælder for folkepensionisterne. Det kunne være rart at høre noget

om, hvor meget det har betydet i det ca. halve år, som nu er gået. Jeg tænker her på, om man kan give nogle tal, som kan sige os noget om, hvor mange af disse billetter der er solgt, og hvilken bruttoindtægt DSB derved har fået. I denne forbindelse vil jeg gerne, ikke mindst efter opfordringer og henvendelser, jeg har modtaget fra folke- og invalidepensionisternes organisationer, spørge den højtærede minister, om der ikke nu var en mulighed for, at man kunne nedsætte den grænse på 50 km, som gælder for 65-billetterne. Kunne denne 50 km grænse eventuelt halveres, tror jeg på, at det for det første ville skabe megen glæde og tilfredshed hos invalide- og folkepensionister, og at det dernæst, hvad der er lige så vigtigt i denne sag efter mit skøn, vil bevirke, at DSB fik større udnyttelse af sit materiel, større indtægter, uden at dette ville medføre nogen som helst merudgift for DSB.

Mit her udtalte ønske er på baggrund af hele min stilling til dette spørgsmål særdeles moderat, og jeg venter, at den højtærede minister vil modtage disse tanker med sædvanlig forståelse og velvilje.

Med disse bemærkninger kan jeg på socialdemokratiets vegne anbefale det foreliggende lovforslag til fordomsfri og hurtig behandling i det høje ting.

**Holmberg:** Så er vi altså nået til den næsten hvert år tilbagevendende forhøjelse af statsbanetaksterne i forbindelse med underskuddet i Danmarks største vognmandsforretning, DSB. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg flere gange har stillet mig selv det spørgsmål, om de danske jernbaner i det hele taget har en fremtid. Det har de vel nok for hovedbanernes vedkommende, men noget er i hvert fald galt, som det går nu, og så kan vi spørge: hvad er det egentlig, der er i vejen? Tallene viser ganske konkret et underskud, og nu forsøger den højtærede minister at nedbringe underskuddet; han vælger bare at komme med et forslag om en forhøjelse af taksterne på 10 pct. stort set over hele linjen, og så opstår der i hvert fald det spørgsmål for vort vedkommende, om det nu er det rette middel. Jeg indrømmer naturligvis, at det er svært for den højtærede minister, for udviklingen går jo bane imod. Det er, ligesom interessen for

[Hølmberg.]

landets jernbaner er i aftagende — for at sige det meget mildt.

Den danske offentlighed er naturligvis i allerhøjeste grad interesseret i udbygningen af vort trafiksystem, men det er veje, biler, busser og lastvogne, det nu drejer sig om. Det kan banerne i og for sig ikke gøre ved. Det er en udvikling, vi også ser i andre lande; men det er, ligesom DSB og hermed også den højtærede minister enten ikke kan eller ikke vil tage konsekvensen af udviklingen. Ministeren anfører som motivering for de ca. 50 mill. kr., som forslaget antages at ville give, lønstigninger på ca. 31 mill. kr. og øvrige udgiftsstigninger på ca. 16 mill. kr., og det er naturligvis meget godt. Jeg indrømmer, at det kan være svært at anfægte disse tal, men kunne denne lønstigning ikke modvirkes af en anden personalepolitik? Jeg tænker slet ikke på mindre løn til det såkaldte løse mandskab, men mon der dog ikke er for mange af dem? Jeg erkender, at det er et svært problem, og det er måske forkert at rejse det i det hele taget, når vi næppe nok selv kan finde en løsning derpå, men det er vist alligevel rigtigt at anføre det, da det vistnok er klart for os alle sammen, at det er her, det er galt.

De øvrige udgiftsstigninger på 16 mill. kr., hvad er det for udgiftsstigninger? Det fremgår knap nok klart af forslaget. Jeg tror da gerne, at der er udgiftsstigninger ud over den almindelige lønstigning, men ministeren kan ikke vente, at vi uden videre skal gå med til denne forhøjelse uden at få noget mere at vide.

Det anføres i den skriftlige fremsættelse, at der er opnået store besparelser i de senere år ved overgangen fra dampdrift til diesel-drift; der er oprettet moderne signalanlæg og lukket og delvis lukket visse stationer. Det tvivler vi naturligvis ikke om er rigtigt, men jeg vil gerne spørge ministeren, hvor mange stationer det er, der er lukket eller delvis lukket. Der angives et beløb for besparelse på ca. 50.000 kr. pr. station. Det er et ret anseligt beløb, og det spiller også en stor rolle med hensyn til besparelse, hvor mange stationer det drejer sig om, men det kan vi nok få at vide af ministeren.

Realiteten, når vi drøfter DSBs forhold i det hele taget, er det store underskud hvert

år. Vi må begynde med at forlange balance, og det er også det, ministeren forsøger, men vi tror knap nok, at den rigtige løsning er den, som ministeren foreslår med forhøjelse af taksterne, som vi ser i lovforslaget. Har DSB og ministeren ikke tænkt på, at folk herefter begynder at overveje, om det i det hele taget kan betale sig at køre med DSB, når vi er nået dertil, at det efter forslaget kommer til at koste 21,6 øre pr. km at køre med DSB på 1. klasse? Når man ved, hvad det koster at leje en vogn, og også, hvad det koster at have en lille selvejervogn, må DSB begynde at tænke på, at de taber i konkurrencen også på det prismæssige område, naturligvis med cykler og knallerter, men også med bilerne.

Om forhøjelserne nu ligger, hvor de skal, vil det være rimeligt at drøfte i det udvalg, som skal nedsættes. Men allerede nu vil jeg fremføre en bemærkning om Store-Bælts-overfarten. Forhøjelserne her virker meget, meget voldsomt. Det er, ligesom statsbanerne her groft udnytter deres monopol på Store-Bælt. Nu kan ministeren jo svare på det — det har han gjort før — at de har intet monopol, enhver kan jo begynde. Det er teoretisk rigtigt, men også bare teoretisk; praksis er alligevel, at det virker som et monopol, og det kan også være et spørgsmål, om det i det hele taget er rigtigt, at DSB optræder som skibsreder, det kan man se lidt forskelligt på, men der føres her en takstpolitik, som slet ikke passer til de faktiske udgifter. Takstforhøjelserne kan slet ikke begrundes med, at der er underskud, for sidste år, i november 1961, fik vi mange oplysninger om DSBs overfart, og disse viste i hvert fald klart, at der var et meget stort overskud, og det må vel være blevet større siden. Der er sidste år overført endnu flere biler og passagerer, og efterhånden som de større og større færger bliver sat ind, må det betyde mindre omkostninger og dermed større overskud. Her vil jeg benytte lejligheden til at spørge den højtærede minister, hvor stort overskuddet egentlig er på Store-Bæltsoverfarten, jeg skal slet ikke hænge mig i nogle millioner fra eller til, men bare spørge om det formodede overskud på Store-Bæltsoverfarten. Det kunne være rart nok at få klaring på det.

Samtidig vil jeg heller ikke undlade at

[Holmberg.]

understrege, at de priser, der nu ønskes opkrævet på Store-Bælt, sikkert vil blive retningsgivende for de andre færgeruters priser. Der er sikkert ingen tvivl om, at disse færgeruter også vil forhøje deres takster.

Når jeg indtil nu har sagt, at vi må forlange balance for statens driftsmidler, må jeg samtidig sige, at jeg er uenig med ministeren om den valgte fremgangsmåde, og så kan man selvfølgelig spørge: hvad skal vi så gøre? Her kan svaret vel ikke uden videre blive bestemt; der er nok flere ting, der skal tages med i betragtning, f. eks. spørgsmålet om, hvad man gør i andre lande; det må vi også se på. Hvad gør de i Sverige? Hvad gør de i England? I Sverige ved vi at de har foretaget omfattende moderniseringsbestræbelser og rationaliseringsbestræbelser. Det har vi også gjort herhjemme, men efter de oplysninger, jeg sidder inde med, er man i alt fald gået videre i Sverige.

Ved modernisering tænker jeg i allerhøjeste grad også på vognmateriellet. Der er for mig ingen tvivl om, at skal varen sælges, og det skal den, må det være en god vare, DSB kan tilbyde. Her tænker jeg også på vore lyntog, som afgjort er for gamle. Hvem vil egentlig sidde i de gamle rystekasser, når der er andre befordringsmidler? Og de andre befordringsmidler findes jo netop nu. Det samme gælder eksprestogene; materiellet er ved at blive for gammelt, og så kører de for langsomt. Varen kan ikke sælges på den måde.

Nedlæggelse af sidebanelinjer bør efter vor mening også ske i et hurtigere tempo. Det er noget, vi har drøftet før. Der er sket meget lidt her. Sidebanelinjernes kræfter er ved at være opbrugt. De er for gamle, deres tid er forbi, og folk vil ikke benytte dem. Nogle vil beklage det, andre ikke. Jeg hører ikke til dem, der særlig beklager det. En ting, vi skal tage i betragtning, er jo, at motoriseringen går sin gang. Den øgede og stigende velstand betyder, at folk selv får køretøjer, de kører ikke med bærerne i samme udstrækning som før. Det er trafikken på vejene, der tæller. Samtidig med at det er upraktisk, må vi desværre også sige, at det er sørgelig farligt, at disse tog, som vi jo ved bliver meget lidt be-

nyttet, har forkørselsret, når de kører over vejene.

Meget forandrer sig i disse år. For mange år siden var alle kloge folk enige om, at fremtiden tilhørte jernbanen. Enhver lille by med respekt for sig selv skulle have en jernbanelinje. Men den tid er altså forbi. Der ses, som jeg nævnte før, forskelligt på, i hvor hurtigt tempo sidebanelinjerne skal nedlægges. Men sidebanelinjerne må efter vor mening nedlægges i hurtigere tempo, end det er sket indtil nu. Der bygges jo broer både herhjemme og i udlandet; der anlægges nye og bedre veje; der købes flere og flere biler, og så må sidebanelinjerne høre op. De er svigtet af deres publikum. I de sidste uger har vi set en hel del regnskaber fra både privatbaner og sidebanelinjer til statsbanerne, og de har én fælles tendens: de giver underskud.

Nu har jeg anført flere ting, som kan være medvirkende til det store underskud i DSB. For mig står det sådan, at vi er nået dertil — vi nærmer os i alt fald dertil — at jernbanenettet kun bør omfatte de egentlige, store, gennemgående linjer samt — naturligvis — de store byers nærtrafik.

Jeg kan på mit partis vegne sige, at vi ikke ønsker at afvise enkelte takstforhøjelser, idet vi ønsker, at der skal være balance, men vi mener ikke, det er nok. Vi mener, at passagertallet kan øges gennem en bedre transportservice, end vi har; endvidere bør der måske føres en anden personalepolitik, måske også gennemføres en yderligere rationalisering, der skærer omkostningerne ned, samt, som jeg har nævnt, en hurtigere afvikling af sidebanelinjerne.

Til sidst den politiske bemærkning, at det jo egentlig er et meget kedeligt tidspunkt at komme med dette lovforslag på. Staten er næsten den første, der her forsøger at skaffe sig udligning for omsætningsskat og lønglidning. Det er, ligesom staten næsten anråber den almindelige befolkning om at vise mådehold, men den anviser selv i dette tilfælde kun én udvej: højere takster, højere omkostningsniveau. Lad os nu i udvalgsarbejdet prøve, om der ikke også kunne findes besparelser.

**Ninn-Hansen:** De to tidligere ordførere har ganske naturligt peget på det lovforslag, som den højtærede minister fik gennemført

[Ninn-Hansen.]

for et år siden. Det er naturligt, for lovforslaget dengang og lovforslaget i dag minder meget om hinanden. Det er nogenlunde samme beløb, 50 mill. kr. Ja, sidste år var det på 40 mill. kr., men der var forudgående administrative forhøjelser på godt 10 mill. kr. Begrundelsen er også nogenlunde den samme, nemlig stigende lønudgifter.

Sidste år fik den højtærede minister sit forslag igennem med to enkelte, for os betydningsfulde ændringer: en mindre forhøjelse for rejsede med kort og ingen forhøjelse for lastbiler, der overføres med statsbanernes færges. Men ellers fik ministeren sit forslag igennem. Det skete, fordi vi dengang kunne tilslutte os ministerens begrundelse for forslaget, nemlig at man måtte dække de stigende omkostninger gennem takstforhøjelser, således at statsbanernes økonomi kunne hvile i sig selv.

Dette synspunkt, at statsbanernes økonomi skal hvile i sig selv, kan det konservative folkeparti fortsat give tilslutning, men vi ønsker ikke, at der skal være tradition for, at den højtærede minister hvert år møder op med et forslag om forhøjelse af taksterne med 50 mill. kr. eller måske mere. Vi synes ikke, det er en god vane, men en dårlig vane.

Nu kunne jeg tænke mig, at den højtærede minister ville sige: ja men har man andre end de to muligheder: enten at lade staten dække udgifterne gennem skatterne eller lade taksterne gøre det? Ja, den højtærede minister har jo ofte betonet, at det er hans, generaldirektørens og DSBs ønske, at statsbanerne drives som en forretning, og derfor er der vel ikke noget unaturligt i at sammenligne forholdene i DSB med forholdene inden for det private erhvervsliv.

Det er også rigtigt, som det ærede medlem hr. Holmberg siger, at man kan vel nok stille sig tvivlende over for, om det er rigtigt, at staten nu går foran i at skabe dækning for skatteforhøjelser på et tidspunkt, hvor man fra alle sider peger på betydningen af, at man undgår prisforhøjelser, og jeg vil ganske konkret spørge den højtærede minister, der vil have dette forslag gennemført til 1. december: hvad vil forslagets virkninger være for pristallet? Vi har jo fået en opgørelse i dag med en

pristalsstigning, der betyder udløsningen af næsten to portioner dyrtidstillæg. Vil den højtærede minister nu med sit takstforslag lægge mere til det januarpristal, der kan blive afgørende? Det vil jo ske, hvis forhøjelsen gennemføres på det tidspunkt. Jeg går da ud fra, at man inden for regeringen har overvejet pristalsvirkningerne af det forslag, den højtærede minister her er kommet med. Men i øvrigt er det jo rigtigt, når man sammenligner med erhvervslivet, at stigende lønudgifter og stigende skatter bevirker og har bevirket stigende priser. Jeg takker i øvrigt for erkendelsen af, at disse to faktorer, lønninger og skatter, har den prisvirkning, som man gennem ministerens lovforslag fastslår de har. Det har vi undertiden haft diskussion om på andre områder, men nu har den højtærede minister selv fastslået det.

Imidlertid ved den højtærede minister jo godt, at der er dele af erhvervslivet, der ikke har mulighed for at kræve omkostninger til højere lønninger og større skatter betalt gennem højere priser. Det gælder de erhverv, der skal være konkurrence-dygtige med udlandet, og som ofte kan være forhindret i at gennemføre prisforhøjelser, hvis de fortsat vil konkurrere, altså eksporterhvervene. Men det gælder også mange andre erhverv, der er inde i en sådan konkurrence, at de simpelt hen ikke kan forhøje priserne, selv om de får større omkostninger.

Det er ikke unaturligt at regne med, at statsbanerne skulle kunne gøre det samme, som disse erhverv må gøre for at klare deres stigende omkostninger, nemlig gennemføre en rationalisering. Og hvad er det, en rationalisering i erhvervslivet indeholder? Indeholder en rationalisering i erhvervslivet ikke dette, at man søger at fremstille, i disse tilfælde varen med færre omkostninger, altså med mindre arbejdskraft, og at man opgiver den urentable del inden for erhvervet, hvis noget urentabelt findes, og bygger videre på den del af erhvervet, der giver overskud?

Der synes jeg da sammenligningen med statsbanerne helt igennem er mulig, for statsbanerne har jo en række områder, der giver overskud trods prisstigninger andre steder, trods løn- og skattestigninger. Jeg mener, det gælder — men den højt-

## [Ninn-Hansen.]

ærede minister kan jo modsige mig, hvis han ikke mener, jeg har ret — at 3 områder inden for DSBs virksomhed giver overskud, nemlig færgeoverfarten, nærtrafikken og DSBs rutebiltrafik. Det sidste område omfattes ikke af dette lovforslag. I det hele taget har rutebilerne jo en noget mere løs tilknytning til DSBs almindelige virksomhed, end de øvrige trafikområder har; det gælder også for personalet, at dette har en langt løsere tilknytning, ikke er stillet på samme måde som statsbanernes tjenestemænd.

Hvis man regner med en udvikling med overgang fra jernbane til landevej og DSB vil være deltager i denne udvikling, således at det, der skal afskrives på grund af udviklingen, skal erstattes med biltrafik, så kan man måske undre sig over, at banerne regner med en overgang af personale fra det ene til det andet område; det kan man vel vanskeligt tænke sig bliver aktuelt, hvis ikke jernbanepersonalet har noget fastere at se hen til. Men jeg synes, at DSB og den højtærede minister har været alt for utilbøjelige til at erkende den udvikling, der her er tale om.

Foruden de 3 områder, jeg her nævnte, som efter min opfattelse må give overskud, har DSB jo også driften på hovedlinjerne, og det skulle også være muligt at gennemføre denne drift med overskud. Der er noget, der tyder på, at biludviklingen, efterhånden som den foregår i så stærkt tempo, bevirker, at mange får lyst til i stedet at køre med toget, når det drejer sig om længere strækninger. Men hvorfor vil den højtærede minister ikke erkende denne udvikling og fremlægge en plan for en afvikling af de store områder, der findes her i landet, hvor driften ikke er rentabel, og hvor udviklingen går imod den?

Det konservative folkeparti har ved flere lejligheder efterlyst en sådan plan for statsbanernes rationalisering, og vi gør det på ny. Vi vil lade vor stilling til dette lovforslag afhænge af, om den højtærede minister vil følge også denne vej til at skabe økonomisk balance.

Jeg vil gerne pege på 2 områder, hvor vi specielt er afvisende over for den højtærede ministers forslag.

Der er for det første den forhøjelse, mini-

steren foreslår for dem, der skal benytte togene til deres arbejdsplads, altså i almindelighed dem, der køber et kort til statsbanerne. For et års tid siden behandlede vi en anden sag fra den højtærede minister for offentlige arbejder, nemlig det trafikøkonomiske udvalgs betænkning. Jeg erindringer, hvordan vi ved den lejlighed fra alle sider var enige om, hvor meget det hastede med udbygningen af Københavns trafikforhold, og at det var dette, alle ville sætte i spidsen. Nu har forholdene, som jeg ikke nærmere skal komme ind på, jo medført, at det vil gå langsommere, end vi ønskede dengang. Men når vi på det tidspunkt erkendte nødvendigheden af at få en bedre udbygning af trafikforholdene, er det så rimeligt, at den højtærede minister nu i stedet for vil give dem, der tager ind til deres arbejde i København, en belastning igennem større priser på deres kort? Er det forretningsmæssigt en god idé at gøre det? Parkeringsvanskeligheder og meget andet bevirker jo, at der i dag er mange i omegnskommunerne, der har en interesse i at lade bilen stå og tage toget i stedet for. Ville man dog ikke have en interesse i at erhverve disse nye kunder i stedet for at føre dem ind i økonomiske afvejsler, der fører til, at de tager bilen alligevel?

Det vil formentlig ikke undre den højtærede minister, at det andet område, hvor vi må stille os afvisende, er færgeoverfarten. Jeg kan henvise til de bemærkninger, som det ærede medlem hr. Holmberg gjorde her, og som jeg er ganske enig i. Det er da klart, at hvis man har indtryk af, at der sker en udnyttelse af et monopol, er det naturligt, at der rejser sig røster om at få udskilt denne del af virksomheden, i dette tilfælde statsbanernes virksomhed. Jeg henviser her til en artikel, som den højtærede minister formentlig kender: kontorchef Søren Hoff's artikel i bladet Motor, hvor han rejser tanken om en sådan udskillelse af en del af færgeoverfarten for Halsskov-Knudshoved rutens vedkommende. Disse tanker ønsker vi sammen med de andre spørgsmål, jeg har nævnt, behandlet i det udvalg, hvor vi nu skal drøfte sagen, og jeg vil gerne sige til den højtærede minister med henblik på det tidspunkt, da han har tænkt sig dette lovforslag gennemført, at fra vor side ønsker vi tid til en drøftelse af de rationaliserings-

## [Ninn-Hansen.]

planer, som vi har efterlyst. Vi ønsker den nødvendige tid dertil og beder ministeren efterkomme dette ønske, hvis han ønsker vor deltagelse i en ny lovgivning om statsbanerne. På det foreliggende grundlag kan mit parti i hvert fald ikke give noget tilsagn.

**Kirkegaard:** For nogle få dage siden, men altså alligevel i god tid, inden regeringens forslag om ændringer i statsbaneloven i dag er sat på folketingets dagsorden, modtog tingets medlemmer et ret omfattende materiale, særlig statistisk materiale, fra noget, som hedder Motorsagens Oplysningsråd. Af de givne oplysninger fremgår det, at den overvejende part, ca. 80 pct., af vor transport afvikles på vejene, og at bilerne og vejene tager næsten hele stigningen i transporten. Når man ser den rolle, bilerne spiller i den moderne erhvervsudvikling, virker de tal, der her henvises til, og hvoraf nogle er nævnt, slet ikke overraskende. Overalt på vore veje kører der jo store, tunge lastbiler med produkter direkte fra produktionssted til forbruger eller til havn — men sjældent til en banegård — og omvendt fra havn med råstoffer og driftsmidler til både industri og landbrug. Det kan betale sig at gøre sådan, selv om det gælder transport over betydelige afstande, for at undgå kostbare og arbejdskrævende omkostninger.

Jeg tror dog ikke, at man på baggrund af de tal, som er nævnt i Motorsagens Oplysningsråds meddelelser, eller på baggrund af den rent praktiske udvikling, jeg her har nævnt, kan regne med, at statsbanerne står umiddelbart foran likvidation, og det regner statsbanernes ledelse jo heller ikke med. Banerne fortsætter ufortrødent med rationalisering, modernisering og forbedringer, med besparelser og også med en forsigtig personalepolitik og efter min mening med ganske gode resultater. Jeg er enig med det ærede medlem hr. Holmberg i, at det er nødvendigt, at statsbanerne fortsætter hermed, men jeg mener, at de på en lang række områder allerede har meget gode resultater, og det vil jeg gerne her udtale påskønnelse af.

Nu stillede det ærede medlem hr. Holmberg det spørgsmål, om landets største vognmandsforretning, altså DSB, overhovedet har nogen fremtid. Det tror jeg altså den har, for særlig i den sidste tid er der,

så vidt jeg kan se, træk i udviklingen, der tyder på, at banerne fremdeles vil få betydelige opgaver at løse. Særlig i den senere tid, tror jeg, er flere og flere mennesker kommet til det resultat, at når det gælder rejser over længere afstande her i landet — jeg skulle måske sige de længste afstande — er det behageligere at rejse med tog end at køre i bil. Vore veje er jo ikke udbygget til den styrke og stadig stigende trafik, og det vil vare mange år, inden de bliver tilstrækkeligt stærkt udbygget. Og når man så i bil kommer til sit bestemmelsessted, kan man ikke finde et sted at sætte sin vogn — det gælder måske i særlig grad, når jyder kommer til København — det er jo det problem, hvorom den højtærede justitsminister for et øjeblik siden sagde, at han vidste ikke, hvad han skulle gøre ved det. Jeg tror altså, at det for tiden gælder flere og flere mennesker, at når det er en lang rejse, det drejer sig om, lader de vognen stå hjemme og køber en billet til toget.

Det siger sig selv, at statsbanernes vidt forgrenede linjer ikke alle er lige rentable; sådan er det, og sådan skal det også være. Men som det er i enhver forretning eller virksomhed inden for det private erhvervsliv, der drives på fornuftig måde, må det også her være en ganske naturlig ting, at de gode linjer støtter de svage. Nogle af de svage linjer, efterhånden flere og flere, kan nedlægges, og de bliver nedlagt i et vist omfang; men foreløbig er vi klar over, at de ikke kan nedlægges alle. Sådan er stillingen, og derfor mener jeg ikke, man kan stille det krav, at statsbanerne til enhver tid skal være en forretning, der kan svare regning. På den anden side mener jeg, det er sundt, at de, der bruger offentlige transportmidler, så nogenlunde betaler de dermed forbundne omkostninger med den udligning mellem gode og svage linjer, som jeg har nævnt, taget i betragtning.

Her vil jeg gerne tilføje, at netop nu, hvor vi har et farligt besvær med at holde forbruget nede på det, vi har råd til, er det i hvert fald min personlige opfattelse, at vi ikke ved tilskud fra staten skal nedsætte priserne på det, som folk skal bruge i større eller mindre omfang; da dette jo næsten automatisk fører til eller giver muligheder for forbrug på andre områder.

I begrundelsen for takstforhøjelserne er



## [Kirkegaard.]

det nævnt, at almindelige omkostningsstigninger udgør ca. 16 mill. kr., mens udgifterne til lønninger stiger med et omtrent dobbelt så stort beløb, nemlig ca. 31 mill. kr. Disse stigninger er så store, at jeg finder det rimeligt at gennemføre den foreslåede takstforhøjelse. Undlader vi dette, forrykker vi konkurrenceforholdet mellem bærerne og de private transporterhverv i for høj grad til skade for de private transporterhverv, og det mener jeg ikke jeg kan tillade, medmindre særlige forhold, som kan begrunde det, kommer frem under et eventuelt udvalgsarbejde.

Med den begrundelse, jeg her har givet, kan jeg på det radikale venstres vegne anbefale, at lovforslaget gennemføres.

**Storgaard:** Lovforslaget om ændringer i statsbaneloven, der går ud på takstforhøjelser på 9-10 pct., vil aldrig få socialistisk folkepartis tilslutning. Må jeg spørge den højtærede minister: er det et krav fra den høje regering, at de budgetterede 50,3 mill. kr. i taksterne skal betragtes som oms for derved at trække de sidste penge fra den fattigste del af befolkningen? For er det tilfældet, ja, så er det den rigtige omsånd. Tilsyneladende er det omspartiernes opgave, at de fattigste skal gøres fattigere og de rige skal gøres rigere. Det gælder ligningslov, det gælder skattelove, ja, for resten alle de love, hvor byrderne skal fordeles, at de altid vender den tunge ende nedefter.

Hvorfor er den høje regering så bange for underskud på statsbanernes budget? Jo, sandheden er, at DSB også skal betale oms af alt det, de skal købe, og skal betale lønforhøjelser. Omspartierne er klar over, hvem der har skylden. Derfor må I også tage skylden som barnefader til dette forkrøblede barn, som vi har givet navnet oms. I sidste samling, da det drejede sig om millionbeløb til SAS, hørte jeg ikke ét af de ærede medlemmer anbefale takstforhøjelser, trods det at enhver ved, at det hverken er arbejdere eller bønder, der flyver med SAS.

I dag er pristallet steget med 5 points, og der er ingen tvivl om, at januarpristallet, hvor huslejen er medregnet, udløser 2 por-

tioners dyrtidstillæg mere til arbejdere og tjenestemænd. Den høje regering må ikke tro, at vi oplever 1930erne om igen, hvor tjenestemændene gav afkald på dyrtidsreguleringer på grund af den hårde landbrugskrise, der hærgede hele det danske landbrug. Men denne forhøjelse har de 4 omspartier ansvaret for. Jeg erindrer, at for år tilbage, da venstre og de konservative ville lægge nogle få ører på sukkeret, sagde daværende statsminister Stauning, at det var den mest djævelske politik, fordi arbejderne kommer til at betale. Det skulle de ærede medlemmer fra socialdemokratiet her i det høje ting erindre sig, når de fremsætter forslag og med 100 pct.s sikkerhed ved, hvem der kommer til at betale.

Derfor er det nødvendigt for mig at få at vide af den højtærede minister, om det er den høje regering eller generaldirektoratet, der har fremsat ønske om takstforhøjelse. Er det generaldirektoratet, så har jeg opfattelsen af, at de er i færd med at save den gren af, de selv sidder på. Vi har i mange år i det arbejdende personale — altså dem, der arbejder i snæver kontakt med statsbanernes kunder — været vidne til, at vore konkurrenter, altså dem, der kører med biler, hoverer, og der er heller ikke tvivl om, at de også nu, hvis dette lovforslag vedtages, vil takke socialdemokratiet i deres aftenbøn og sige: nu kan vi rigtig udkonkurrere statsbanerne.

Jeg ser i lovforslaget, at 8 og 15 dages kort skal inddrages mod, at der udstedes 10 dages kort, der også skulle have gyldighed til de danske statsbaners rutebiler. Det er selvfølgelig kærkomment, men så er det også 25 kroner dyrere end de nu gældende 8 dages kort, der koster 115 kr. Men hvorfor inddrage 15 dages kort, der koster 150 kr. på 2. klasse? Jeg vil gerne, hvis DSB — som jeg formoder — har interesse i forøget salg, råde dem til at lade 8 dages kort gælde i 10 dage, således at en familie kan rejse fredag eller lørdag, når de har en uge fri, og så lade kortet gælde til søndag aften. Det skal nok give forøget salg. Det samme gælder 15 dages kort. Lad dem få gyldighed i 17 dage, så strækker de over 14 dages ferie, således at en arbejderfamilie kan bruge dem med fordel. Men disse kort er i almindelighed kun beregnet til ferie. Der-

[Storgaard.]

imod er månedskort mellem bestemte stationer samt ugekort rejsehjemmel, der benyttes af tusinder fra hjemmet til arbejdspladsen, og jeg beklager dybt, at den højtærede minister har taget disse med, for ministeren ved, at det er en daglig udgift for at nå arbejdspladsen. Men tænker den højtærede minister på, at det drejer sig først og fremmest om at nedskære købeevnen, så er formålet nået.

Skal vi konkurrere, er det så rigtigt, må jeg spørge, at hæve taksterne med 10 pct.? Er det på den måde, vi får større indtægter? Nej, jeg kan forsikre den højtærede minister, at mængden af godstransport vil gå tilbage, men måske ikke indtægten derved. Men er det nu den rigtige vej at gå? Jeg mener nej.

Må jeg nævne banepakker. Pakker er billige hos postvæsenet, men nu skal banepakker sættes op med 25 øre. Hvorfor tager statsbanerne og postvæsenet ikke ens takster? På denne måde tager postvæsenet det hele fra statsbanerne.

Vi har ofte inden for etaten ønsket, at det høje ting ville overlade fastsættelsen af taksterne til dem, der har med arbejdet at gøre. For sagen er så enkel: vil man skaffe sig større indtægt, så sker det ikke ved at skruer taksterne op, for så mister vi vore kunder. Og det ligger sådan i dag, at 4 personer i Jylland, der skal til København f. eks., billigere kan leje en bil end tage med toget. Mon ikke det høje ting kan forstå, at jo højere takster, des færre kunder?

Jeg læste med megen interesse det konservative folkepartis pressetjeneste, der skriver — jeg vil gerne med den højtærede formands tilladelse have lov at citere —:

„Det var helt rørende at høre trafikminister Kai Lindberg foreslå en forhøjelse af statsbanernes takster med 10 pct., hvilket vil indbringe godt 50 mill. kr.

Forhøjelsen er absolut nødvendig i betragtning af, at statsbanernes økonomiske driftsresultat, væsentligst som følge af meget kraftige stigninger i lønudgif-

terne, fra driftsåret 1960-61 til driftsåret 1961-62 blev forringet over 52 mill. kr., sagde han.

Præcis for et år siden, den 20. oktober 1961, stod trafikministeren i samme situation, og en prisforhøjelse af tilsvarende størrelsesorden blev gennemført. Ved den lejlighed sagde han bl. a.:

Forhøjelsen er nødvendiggjort af de i foråret indtrufne stigninger i lønningerne og af de gennemførte arbejdstidsforkortelser, idet statsbanerne herved må regne med at være påført en merudgift på ca. 65 mill. kr. årlig.

Mon en socialdemokrat dog aldrig henfalder til refleksioner over forholdet mellem privat- og statsdrift? Med en prisforhøjelse på 20 pct. på mindre end et år ligger statsbanerne i spidsen med hensyn til prisudvikling herhjemme. På dette punkt kan det private erhvervsliv ikke være med.“

Ja, jeg kender godt konservative tanker, når det drejer sig om privat- og samfundsdrift. Må jeg til den ærede ordfører for det konservative parti sige med hensyn til rationalisering inden for statsbanerne, at jeg tvivler i høj grad på, at der er andre virksomheder i vort samfund, der har indført større rationalisering end statsbanerne, og det gjorde vi gennem samarbejdsudvalg, lige fra toppen til bunden. Vi talte ud om tingene: på hvilken måde man kunne spare personale, og vi gik ind for det fra grunden af og gjorde forsøg på at skabe en sådan ordening, at statsbanerne kunne klare sig selv. Men gudskelov har vi ikke lignende tilstande i DSB, som gælder for mange lastvognschauffører, der må køre 16 timer i døgnet og derover til en sulteløn, til stor fare for dem selv og ikke mindst for andre vejfarende. Hvis det er konservativ opfattelse, at taksterne ved DSB skal nedsættes, for at banerne kan få større indtægt, så må jeg i høj grad drage rigtigheden heraf i tvivl. Nej, det er tjenestemandslønninger, og dér har de konservative ydet regeringen en stor støtte ved at indføre oms.

[Storgaard.]

deltagerne, at tjenestemændene skal vise mådehold! Nej, der er andre i vort samfund, der har langt større købeevne, som kunne have skaffet den højtærede minister dækning for de millioner, der er brugt for meget til import. Men det passede ikke de ærede ompartier.

Må jeg stille et spørgsmål til den højtærede minister for offentlige arbejder. Jeg er her i besiddelse af et brev fra Landsnævnet for Omnibus- og Fragtmandskørsel, der er sendt til trafikudvalgene. Det drejer sig om statsbanernes rute fra Esbjerg til Flensborg. Det var en rute, vi var glade for, i særdeleshed i Esbjerg, hvor man kunne sætte sig ind i vognen og uden at skulle skifte køre direkte til Flensborg. Men så skete der det, at 3 rutebilejere på strækningen Ribe-Skærbæk, Skærbæk-Løgumkloster og Løgumkloster-Tinglev, hvor DSB kom ind på deres strækning, forlangte erstatning af DSB, fordi de mente, at ruten var generende for dem. Erstatningen var så stor, at DSB måtte opgive ruten, således at rutebilerne nu fra den nye køreplans ikrafttræden overtager ruten Ribe-Flensborg. Det vil med andre ord sige, at rejsende til Flensborg kun kan løse billet til Ribe, de skal skifte i Ribe og gå over i det private initiativ vogn for at komme til Flensborg. Hvis sådanne retningslinjer skal følges, må jeg fastslå, at det er i høj grad interessant; så må statsbanerne også kunne kræve erstatning af alle de rutebilejere og lastvognsejere, der har taget vore rejsende og vort gods. Det er ikke så lang tid siden, vi nedlagde Nyborg-Fåborg banen. Hvad var årsagen dertil? Det var, at der gik en rutebil på hver side af banen og tog dens kunder. Hvis den trufne afgørelse er rigtig og altså rutebilejerne kan tvinge statsbanerne til at betale erstatning, fordi de har kørt på deres strækninger, er det meget interessant. Så må det også være sådan, at statsbanerne, der i dag har hundreder og atter hundreder af lastvogne, der kører direkte fra en by i Jylland til København og omvendt, kan kræve erstatning af rutebilejerne, fordi de har taget vort gods.

Det er en selvfølge, at takstforhøjelserne vil medføre færre kunder, og det bliver ikke de tusinder, der kører i biler, der kommer til at betale merudgiften. Nej, det bliver ar-

bejderne og folke- og invalidepensionisterne samt alle de landmænd, der endnu ikke har fået fat i en bil.

Derfor kan vi i socialistisk folkeparti ikke gå med til at gennemføre dette lovforslag. Det er vor opfattelse, at de fattige kommer til at betale denne udgift.

**Iver Poulsen:** De forhøjelser af jernbanelakster, som den højtærede trafikminister her foreslår, kan ikke komme som en overraskelse for nogen; de er en ganske naturlig følge af den økonomiske politik, der er ført her i landet i de sidste år, hvor løn- og prisstigninger ligefrem er faldet oven på hinanden i hurtigt tempo og nu sidst omkostningsafgiften, der har givet omkostningsniveauet et rigtig godt stød opad, er kommet til; det er denne omkostningsstigning, som DSB nu søger at skaffe sig dækning for.

Hvis den trafiknedgang, som den højtærede minister omtaler i bemærkningerne til lovforslaget, bliver en følge af de foreslåede takstforhøjelser, vil det naturligvis være til skade ikke blot for DSBs rentabilitet, men også for et godt forsøg på at styrke den kollektive befordring, som det må være i samfundets interesse at styrke tillige med banernes varetransport til aflastning af vore veje for den langt mere pladskrævende individuelle befordring.

Samtidig vil imidlertid lovforslagets gennemførelse betyde en forøgelse af erhvervslivets transportomkostninger, hvilket igen vil betyde højere varepriser, nye lønstigninger og nye pristalsstigninger; vi får altså det samme billede igen, svikmøllen er sat i gang, og i tilgift en nedsættelse af dansk erhvervslivs konkurrence, og det er ikke netop det, vi skal tilstræbe i nutiden og navnlig da ikke i den kommende tid. Lovforslaget er således set fra ethvert synspunkt mildest talt højst uheldigt og højst uhensigtsmæssigt i sine praktiske virkninger.

Dertil kommer den moralske og psykologiske virkning — den er nævnt tidligere i dag — som slet ikke er uden betydning; de mange opfordringer til at holde igen på lønkravene og på priser og avancer, som af regering og folketing rettes til befolkningen, mister naturligvis en væsentlig del af deres slagkraft, når vi herinde går foran og gør

[Iver Poulsen.]

lige det modsatte af det, vi opfordrer befolkningen til at gøre.

Naturligvis har både handelsrepræsentanterne og navnlig de motorkørende protesteret stærkt imod de foreslåede takstforhøjelser på Store-Bæltsoverfarten. Som ærede tidligere ordførere har været inde på, har Forenede Danske Motorejere, der repræsenterer 160.000 motorkørere, gjort opmærksom på, ikke blot at DSB-ruterne mellem Jylland og Sjælland er mange gange dyrere end de private ruter, men også at automobiltransporten mellem Halsskov og Knudshoved har givet stadig stigende overskud; det er for 1962 af motorfolkene anslået til at ville beløbe sig til ca. 30 mill. kr., et tal, som jeg ikke tør indestå for, men som jeg regner med at den højtærede minister vil svare den konservative ordfører på hans spørgsmål om. Jeg giver de motorkørende fuldstændig medhold i, at Store-Bæltsoverfarten er den vigtigste strækning på hovedvej 1. Derfor må det være et rimeligt krav, at taksterne på denne overfart fastsættes under hensyn til den vejtrafik, der skal betjenes, og under hensyn til de omkostninger, der er forbundet med at drive denne overfart, og når overskuddet på Halsskov-Knudshoved overfarten i år som nævnt er beregnet til ca. 30 mill. kr., kan jeg ikke se at der er nogen saglig begrundelse for den foreslåede takstforhøjelse — jeg havde nær sagt tværtimod.

Der synes snarere at være tale om et eksempel på en uberettiget prisforhøjelse, der måske vil have vanskeligt ved at stå for en kritisk undersøgelse af monopoltilsynet. Automobiltransporten over Store-Bælt er en så speciel gren af DSBs virksomhed, at dens overskud ikke bør anvendes til dækning af underskuddet på andre DSB-foretagender, men tværtimod bruges til en takstnedsættelse, så der kommer et mere rimeligt forhold mellem statens takster og de private selskabers takster. Endelig må man være opmærksom på, at statens takster på dette område vil være retningsgivende for de private selskaber, som, hvis der sker en stigning i statens takster, vil følge efter med en stigning i deres takster.

Vi håber, at det udvalg, som kommer til at behandle dette lovforslag, vil tage hensyn til de betragtninger, jeg her har fremført,

og vi håber endvidere, at der vil blive foretaget en gennemgribende undersøgelse med hensyn til rationalisering og modernisering inden for DSB. Det er den vej, private erhvervsvirksomheder må gå, hvis det er galt med rentabiliteten, og det må også være den vej, DSB skal gå for at skabe et tilfredsstillende driftsresultat.

**Aage Fogh:** Når jeg har bedt om ordet, er det ikke for at tale om taksterne på statsbanerne, men jeg repræsenterer en del af landet, hvor banerne i de seneste år er blevet nedlagt og trafikken er blevet overtaget af rutebiler. Det har medført, at visse af de fordele, befolkningen havde tidligere, er faldet bort, det gælder således 65-billetterne, som er faldet bort på Langeland og en del af Fyn, nemlig Fåborgegnen, så vidt jeg ved. Jeg vil gerne bede, om det problem må blive undersøgt i udvalget, så man kan se, om der ikke skulle være mulighed for, at den fordel, vi havde, da vi havde banerne, kan overføres til bilerne, og at det samme kunne ske for den øvrige del af Fyn, hvor privatbaner er nedlagt og trafikken besørget af rutebiler.

Vi har et andet problem derovre, som gælder belægningen på fortet på Sydlangeland. Nu er Langeland en dejlig ø, det ved alle, der kender den, men når der skal ligge halvtredje hundrede unge mennesker i et års tid eller halvandet på Sydlangeland, kan de nok få en vis trang til at komme uden for øen, i hvert fald i rimelig udstrækning. Det kunne de tidligere gøre på billigbilletter, som de kunne løse på den lokale station, og så kunne de rejse så langt, det skulle være. Det kan de ikke mere. For tiden må de løse en billet til Svendborg, og man har sagt mig, at det koster 5 kroner ekstra, hver gang en soldat skal fra Langelandsfortet ud over Svendborg.

Det synes jeg er urimeligt. Soldaterne er uskyldige i, at de nu skal køre i bus i stedet for med banen. Jeg har prøvet at få problemet belyst nærmere, men har ikke haft tid til at gå til bunds i det. Jeg er kommet til den opfattelse, at det i og for sig ikke er banerne, der yder noget her; det er militæret, der betaler det, som billetpriserne nedsættes med. Hvis det er tilfældet, vil jeg gerne spørge den højtærede forsvarsminister, om han så ikke lige så vel kunne overføre til-

## [Aage Fogh.]

skuddet til soldaterne fra Langelandsfortet, der må løse billet til rutebilerne i stedet for til jernbanen.

Jeg skal ikke med i udvalget, men beder om, at disse problemer må blive taget op til overvejelse. Jeg gør opmærksom på, at vi forleden dag på Fyn havde et møde mellem samtlige borgmestre fra Fyns købstæder og samtlige folketingsmænd fra Fyns stift, og da var det netop et af de problemer, der blev rejst, jeg tror, det var af borgmesteren i Fåborg, og det blev fulgt op i hvert fald af borgmesteren i Rudkøbing. Nu kom denne forhandling her så pludseligt, men jeg tillader mig på dette spinkle grundlag at opfordre til en undersøgelse af sagen uden at kunne stille noget bestemt forslag, dertil kender jeg ikke sagen tilstrækkeligt. Jeg beder de højtærede ministre indbyrdes fordele rollerne over for soldaterne og de 65-årige, som det nu passer bedst.

**Horn:** Jeg vil gerne gøre en ganske kort berigtigende bemærkning til det ærede medlem hr. Storgaards fremstilling af statsbanernes rute Esbjerg-Flensborg. Det er ikke sådan, at de private ruter har søgt regres over for statsbanerne. I sin tid, da den rute blev koncessioneret af landsnævnet og statsbanerne kunne køre fra Esbjerg til Flensborg, skete det efter forhandling mellem statsbanerne og de private ruter, der gik der i forvejen. Det er vor opgave at formidle sådanne aftaler, så vi ikke får mere dobbeltkørsel end højest nødvendigt. Der har været et vist aftaleforhold parterne imellem. Lad os ikke tale om, at der har været rettet noget som helst angreb på statsbanerne, hvoraf man kunne udlede, at man nu skulle have mulighed for at kunne gå den modsatte vej.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, som har givet tilslutning til det foreliggende lovforslag. Jeg vil også gerne takke de ærede ordførere, der har givet, hvad jeg vil kalde betinget tilslutning til lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Poul Nilsson spurgte, om man skulle have en anden grænse for 65-billetten end 50 km grænsen. Det er

selvfølgelig et spørgsmål, der kan tages op til overvejelse. Jeg tror imidlertid ikke, det vil være rimeligt at få en grænse, der ligger væsentligt lavere, hvis ikke man skal belaste de tog, som netop har de mange passagerer, med en overfyldning, hvilket let vil blive tilfældet, hvis man gik ned på en lavere kilometergrænse. Men det er et spørgsmål, vi kan se på i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat til at behandle lovforslaget.

Til det ærede medlem hr. Holmberg vil jeg sige, at jeg synes, det var lidt meget at sige, at det var en årlig tilbagevendende begivenhed, at jeg kom med forslag om takstforhøjelser. Jeg sidder nu på ottende år som minister for offentlige arbejder, og jeg tror, det er tredje gang, jeg fremsætter forslag om takstforhøjelser, så det kan i alt fald ikke blive mere end hvert andet år; men det er rigtigt, at vi havde et lignende forslag for 1 års tid siden. Jeg kan dog forsikre det ærede medlem — og det gælder også andre ærede ordførere — om, at det ikke er af lyst, jeg kommer med dette lovforslag; det er den bitre nødvendighed, der tvinger statsbanerne og mig som minister for statsbanerne til at komme til det høje ting.

Jeg må måske i denne forbindelse gøre opmærksom på, at der jo ikke er tale om en nedgang i den forstand, at der er blevet mindre passagermængde eller mindre godsmængde at køre med, tværtimod. Årsagen er simpelt hen, at det høje ting har påført statsbanerne udgifter, som der nu kræves dækning for. Det er det høje ting, der har vedtaget de lønforhøjelser, der er tale om, det er det høje ting, der har vedtaget den ekstraudgift, som alene skyldes omsætningsafgiften, og som beløber sig til ca. 16 mill. kr. Det er altså udelukkende den omstændighed, at det høje ting har pålagt statsbanerne disse ekstraudgifter, som er årsagen til, at lovforslaget er fremkommet, og jeg synes ikke, at der var rigtig logik i de betragtninger, som det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gjorde gældende vedrørende forskellen på den måde, statsbanerne bærer sig ad, og den måde, de private handlende bærer sig ad. Forholdet er det, at så godt som alle handlende lagde omsætningsafgiften over på varerne — der er endda dem,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der mener, at de lagde mere end omsætningsafgiften på — fra det tidspunkt, loven trådte i kraft, og så vidt mig bekendt lægger både de handlende og andre erhvervsdrivende normalt lønningsudgiften over på varepriserne. Det er vel rigtigt, at der kan findes foretagender, der er sådan stillet, at de kan undgå det, at der er andre, der af konkurrencemæssige grunde ikke lægger hele udgiften til lønforhøjelser og andre afgifter, som staten pålægger dem, på varepriserne, men i det store og hele bliver disse afgifter lagt over på varerne. Havde man så nøjedes med det, havde der måske ikke været grund til at komme med det lovforslag om ændring i prisloven, der blev behandlet her i det høje ting for nogen tid siden.

For statsbanernes vedkommende vil der i alle tilfælde ske det, at selv om lovforslaget gennemføres til ikrafttrædelse den 1. december — hvad jeg forstår der var ærede ordførere der ikke var tilbøjelige til — kommer man da 4 måneder bagefter.

Jeg synes, der er meget god logik i, at man kommer med et lovforslag af denne karakter, særlig i betragtning af, at man altid — sådan har jeg forstået det — i alt fald fra de fleste af partierne i det høje ting har hævdet, at statsbanerne skulle drives som en forretning, der hviler i sig selv. Hvis man nu indtager et andet standpunkt, kunne det i og for sig være fristende som minister for de danske statsbaner at sige: vi bekymrer os ikke længere om statsbanernes underskud; vi vil gerne have, at statsbanerne gør, hvad de kan for at bringe det ned, men vi tager os ikke af, at der er et underskud på 200 mill. kr., for statsbanerne skal ikke længere drives som en forretning. Hvis det er stillingen i det høje ting, så skal jeg love, at jeg aldrig nogen sinde mere skal komme med et forslag om takstforhøjelser. Sådan har jeg ikke opfattet stillingen hidtil; jeg har opfattet det sådan, at man i alt fald fra socialdemokratiets, det radikale venstres, partiet venstres og det konservative folkepartis side var enig om, at vi skulle gøre, hvad der var muligt for at drive statsbanerne som en forretning. Det er i lyset heraf, man må se det foreliggende lovforslag.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde

på betragtninger, som vi tidligere har diskuteret, og som jeg ikke skal gå nærmere ind på. Jeg forstod på det ærede medlem, at man gerne ville have noget at vide om, hvor mange stationer der var lukket. Det har jeg ikke på stående fod mulighed for at sige, men jeg vil tro, at vi årligt lukker 10-15 stationer. Det kan variere noget fra år til år, men det er i alt fald en politik, vi i de senere år er slået ind på: at lukke stationer og ændre dem til trinbræt, så at man kan undvære hele administrationen på det sted og sælge billetterne i toget, hvilket ikke skaber nogen egentlig gene for publikum, idet de stadig kan komme med toget. Jeg går ud fra, at vi i udvalget nærmere kan drøfte, hvor mange penge vi sparer ved at lukke disse stationer.

Så var det ærede medlem ligesom efterfølgende ordførere inde på Store-Bæltsoverfarten. Jeg synes egentlig, det er en lidt mærkelig stilling, man har hertil. På den ene side beklager man sig over, at statsbanerne giver underskud, og på den anden side beklager man sig over, at de har overskud nogle steder. Det falder ikke rigtig nøje sammen. Det er vel givet, at en stor forretning som statsbanerne har visse områder, hvor det går bedre end andre steder; sådan er det vel i mange store forretninger. Men at det skulle betyde, at man for de gode forretningers vedkommende ikke skulle have en rimelig betaling for det, der ydes, kan ikke være rigtigt. Kendsgernerne er jo, at priserne inden for statsbanerne er langt, langt lavere end i andre lande. F. eks. tror jeg, at færgefarten over den engelske kanal har takster, der ligger 4 gange så højt som de danske statsbaners. At et selskab, som normalt sejler mellem Sverige og Danmark, og som har en færge liggende stille om dagen, kan gå ind som smudskonkurrent og opvise en meget lav takst, synes jeg ikke man skulle lade sig anfægte af; naturligere ville det være at sammenligne taksterne med taksterne for Grenå-Hundested overfarten, der er privat, og med taksterne i det nye private færageselskab, der er begyndt at sejle fra Kalundborg til Juelsminde. Gør man det, vil man se, at der ikke er så store variationer i taksterne.

Hvad angår overskuddet ved Store-Bæltsoverfarten, kan jeg ikke sige andet, end at de tal, som Forenede danske Motorejere

[Ministeren for offentlige arbejder.]

opererer med, er helt forkerte. Jeg har tidligere, både her og i det udvalg, der var nedsat, forrige gang vi drøftede dette spørgsmål, nærmere gjort rede for de mange udgifter, der er forbundet med disse overfarter, de anlægsudgifter, der er i forbindelse med nye færgers bygning og også ændringer af selve anlæggene, hvad man jo må tage med ind i billedet, når man skal vurdere de penge, der kommer ind.

En meget stor del af de køretøjer, der benytter Store-Bæltsoverfarten, er køretøjer, der kommer fra udlandet, dels nede fra kontinentet, dels nordfra, og jeg synes, det er ganske rimeligt, at disse køretøjer, som bruger de danske landeveje uden at betale noget for det, må betale en nogenlunde rimelig pris for denne overfart.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde på spørgsmålet om sidelinjer. Det ærede medlem sagde, at man nu for privatbanernes vedkommende havde konstateret, at der var mange steder, de gav underskud. Det er jo rigtigt; det har vi konstateret hvert år, når regnskaberne kommer. Men så sagde det ærede medlem noget meget interessant, nemlig at det ligeledes for statsbanernes vedkommende var konstateret, at visse sidelinjer giver underskud. Det var en meget interessant oplysning, for det er jo sådan, at det er uhyre svært at gøre underskuddet op for statsbanernes vedkommende, og jeg ville være meget taknemlig, om det ærede medlem kunne vise mig nogle friske tal. Dette er statsbanerne som sagt ikke i stand til at finde ud af, og jeg takker det ærede medlem for, at han har været i stand til det, hvis det virkelig forholder sig, som det ærede medlem siger.

Både det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var inde på spørgsmålet om rationalisering. Jeg tror faktisk — og det er næsten det eneste, jeg er enig med det ærede medlem hr. Storgaard i — at der ikke er ret mange private foretagender i Danmark, som har rationaliseret stærkere end statsbanerne. Men det er klart, at statsbanerne måske i højere grad end private foretagender har visse hensyn at tage — jeg tænker på den store tjenestemandsstab. Jeg har tidligere forklaret, at det sætter visse grænser for, hvornår man kan nedlægge sidebaner, når

man samtidig skal tage hensyn til den pensionsbyrde, som kan følge af sådanne nedlæggelser af sidebaner. Men jeg tror som sagt, at statsbanerne, hvad rationalisering angår, ikke alene i øjeblikket ligger i spidsen — hvilket de har vist ved praktisk virksomhed — men også i fremtiden vil gøre, hvad der er muligt for at rationalisere. Vel er det rigtigt — som det ærede medlem hr. Holmberg var inde på — at det kunne gå stærkere med hensyn til fornyelse af vognparken, men det er jo ikke så nemt, når de beløb, man gerne ville anvende dels til rationalisering, dels til indkøb af nye vogne, hvert år bliver skåret ned. Når de bevillinger, man ønsker på finansloven, bliver skåret ned, er det ikke let samtidig at følge med i den takt, man gerne ville.

Kendsgerningen er, at statsbanerne i fjor blev skåret ned med 34 mill. kr. som følge af det storpolitiske forlig, og at de i år heller ikke får lov til at bruge de penge, de gerne vil. Derfor kan man ikke på den ene side forlange, at vi skal rationalisere stærkt, samtidig med at man på den anden side ikke vil yde de midler, der er ønskelige.

Jeg mener, at jeg over for det ærede medlem hr. Holmberg hermed har gjort rede for, at statsbanerne ikke er de første, der kommer og vil have dækning — de har tværtimod holdt sig beskedent tilbage — og at statsbanerne i dette tilfælde ikke kræver at få dækning for andet end de merudgifter, det høje ting har pålagt dem.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen spurgte, om man havde haft i tankerne, hvad disse takstforhøjelser ville betyde for januarpristallet. Nej, det har vi ikke. Hver gang der er tale om en eller anden forhøjelse, sidder vi ikke og vurderer den slags på forhånd. Det kan vel nok gøres op rent statistisk, men jeg tror, det repræsenterer en meget lille del. Selvfølgelig kan det ikke nægtes, at det kan være den lille del, der udløser en ekstra portion — det kan vi aldrig vide noget helt bestemt om — men det er altså ikke noget, vi har taget med i vore vurderinger. Jeg vil naturligvis under det kommende udvalgsarbejde — hvis det er muligt — gerne være behjælpelig med at fremskaffe oplysninger derom.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen sagde, at vi inden for statsbanerne vel har 3 områder, der giver overskud. I den for-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bindelse nævnte det ærede medlem færgeoverfarterne. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at færgeoverfart ikke altid giver overskud — jeg tænker bl. a. på den oppe ved Limfjorden, og der findes vel også andre overfarter, hvor overskuddet er problematisk, men det er muligt, at der alt i alt bliver tale om et overskud.

Hvad angår nærtrafikken, føler jeg mig slet ikke sikker. Da vi for nogle år siden også drøftede takstproblemer, foretog vi nogle beregninger, og de viste, at det nærmest løb rundt — det er ikke for at være vittig, at jeg siger dette, når vi nu taler om baner, men det er faktisk tilfældet. Hvordan det stiller sig i dag, ved jeg ikke præcis, men jeg tror ikke, der er noget nævneværdigt overskud på nærtrafikken.

For rutebilernes vedkommende varierer det lidt. Der er et mindre overskud på disse områder, men, som det ærede medlem også bemærkede, ligger det jo lidt uden for den egentlige banedrift.

Jeg var sådan set lidt ked af det ærede medlems slutbemærkninger, som nærmest lød afvisende, men jeg håber på, at vi under udvalgsarbejdet kan komme nærmere i kontakt med hinanden. Jeg vil gerne sige, at den omstændighed, at jeg sidste gang gav indrømmelser, jo ikke absolut medfører, at praksis behøver at være den samme hver gang. Der kan måske netop være grund til at forhøje taksterne noget på de områder, hvor vi sidste gang gik mildere til værks. Det håber jeg vi kan nå til enighed om i udvalget.

Det ærede medlem hr. Storgaard stillede et direkte spørgsmål, som jeg skal prøve at besvare. Det ærede medlem spurgte, om det var generaldirektoratet eller regeringen, der krævede disse forhøjelser. Jeg kan oplyse, at det er begge. Man er helt enig, både i generaldirektoratet og i regeringen om, at disse forhøjelser må finde sted.

Det ærede medlem spurgte også om, hvorfor vi gik over til 10 dages kort. Det gør vi, fordi vi mener, det er en praktisk foranstaltning, der vil blive udnyttet bedre end de nuværende 8 og 15 dages kort. Det vil så vise sig, om det holder stik.

Så rejste det ærede medlem spørgsmålet om rutebilforbindelsen mellem Esbjerg og

Flensborg. Det har det ærede medlem hr. Horn jo svaret på, så det skal jeg forbigå.

Må jeg så endelig sige et par ord til det ærede medlem hr. Aage Fogh, som fremdrog et spørgsmål fra Langeland — for så vidt gælder det også for Fyn. Spørgsmålet gik ud på, hvorfor man nu, når baner bliver nedlagt, ikke kan opretholde 65-billetter og billigbilletter: Jeg vil gerne heroverfor give den oplysning, at statsbanerne får fastsat deres takster her i folketinget, i det store og hele i hvert fald. Men så snart vi kommer ind på rutebilernes område, har statsbanerne ikke noget at skulle have sagt, så er det de lokale amtstrafikudvalg, der bestemmer taksterne, og det er altså årsagen til, at der sker en forskelsbehandling, kan man sige, når baner bliver nedlagt og man går over til rutebiludvalget. Jeg er dog vidende om, at dette spørgsmål om 65-billetter er blevet taget op i det trafikudvalg, som omfatter Langeland, og kan man finde en løsning, ser jeg det gerne. Men det er altså trafikudvalgene, som er suveræne i deres afgørelser — og hvis afgørelser ikke kan appelleres nogetsteds — der fastsætter taksterne. På samme måde ligger det med billigbilletterne for forsvarrets personale. Her drejer det sig om flere penge, men jeg kan give den oplysning, at den højtærede forsvarsminister er villig til at se på dette spørgsmål.

**Holmberg:** Den højtærede ministers tale giver mig ikke anledning til mange bemærkninger, men et par enkelte ting vil jeg dog gerne have lov til at fremføre endnu.

Den højtærede minister anførte, at der var god logik i at lægge takstforhøjelsen på varerne; når de var steget, skulle også billetterne være dyrere som følge af lovforslaget. Endvidere gjorde ministeren opmærksom på, at underskuddet ikke skyldtes, at der var kommet færre passagerer og mindre godsmængde. Til det sidste vil jeg gerne sige, at hvis godsmængden er den samme og passagerantallet er det samme, er der dog sket en relativ tilbagegang, da vi jo ved, at der er flere mennesker, der rejser, og betydeligt mere gods, der skal transporteres.

I denne forbindelse med udtalelserne om,



[Holmberg.]

at det var god logik at lægge stigningerne på varerne gennem en forhøjelse af taksterne, gik det også gennem min første tale, at vi ønsker, at der skal være balance, men vi finder det rimeligt at finde andre former end netop at lægge på priserne; der må også kunne ske besparelser.

Så kom ministeren i forbindelse med mit spørgsmål om sidelinjernes underskud med en lidt ironisk bemærkning om, at ministeren og generaldirektoratet ikke har fundet frem til tallet for dette underskud, og ville være meget taknemlige for oplysninger fra min side. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at for 3-4 år siden stillede venstre og de konservative et spørgsmål i forbindelse med besparelser på sidelinjerne, idet vi spurgte ministerens departement, hvorledes forholdene var vedrørende statsbanernes tabgivende sidelinjer; vi fik det svar, at der var 16-17 baner, som var tabgivende og viste underskud. Jeg kan altså her henviser til det materiale, som ministeren selv har stillet til rådighed.

Dernæst kom ministeren med et par bemærkninger om, at når vi har forlangt rationalisering, ville det også være rimeligt at yde midler til fornyelse af materiellet. Jeg er enig med ministeren. Jeg tror, det er rigtigt, at finansudvalget og folketinget ser lidt mere stort på det; når der kommer forlangender og ansøgninger fra DSB om fornyelse af materiellet, skal de også have sådanne fornyelser, ellers vil de tabe i konkurrencen.

Jeg fik intet svar på mit spørgsmål om, hvor stort overskuddet er på Store-Bælt, men ministeren må åbenbart vide en hel del derom, for ministeren gav det svar, at det overskud, som Forenede danske Motorøjere stillede op på 30 mill. kr., var helt forkert, og det må jo betyde, at ministeren kender overskuddets størrelse. Jeg vil derfor gerne spørge den højtærede minister: hvor stort er dette overskud.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Hvad angår sidebanernes underskud vil jeg gerne sige til det ærede medlem, at det ikke er en hemmelighed for nogen, at sidebanerne har givet underskud. Jeg troede, at det ærede medlem havde fået fat

i friske tal, og det var dem, jeg var interesseret i at se.

Med hensyn til Store-Bæltsoverfartens overskud har jeg tidligere sagt, at det er et meget svært problem, fordi denne overfart drives i forbindelse med jernbaneloverfarten ved Store-Bælt, og derfor kan man ikke få helt nøjagtige tal frem. Jeg spurgte imidlertid generaldirektøren forleden dag, da tallet på de 30 mill. kr. stod i det pågældende blad: er der noget som helst om dette? Da sagde han: afgjort nej, det ligger langt under. Man kan godt sige, at overskuddet ligger under det nævnte tal uden præcist at have gjort op, hvad det drejer sig om. Man kan godt skønne, om der er tale om 30 mill. kr. eller om 2 eller 3 mill. kr. uden at have præcise tal.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

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

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra følgende medlemmer har jeg modtaget anmodning om, at udenrigsministerens redegørelse om Cubasituationen sættes til forhandling i tinget:

K. Axel Nielsen, Henning Rasmussen, Jørgen Peder Hansen, Otto Mørch, Rudy Schrøder, H. Larsen (Bjerre), Egon Jensen, Søgaard, Wingsøe, Dupont, Albertsen, Helge Larsen, Kirkegaard, Aksel Larsen, Morten Lange, Skræppenborg-Nielsen, Kai Moltke og Herluf Rasmussen.

Efter at *Edel Saunte* har nedlagt sit mandat som medlem af folketinget, har vedkommende gruppe udpeget *Henning Rasmussen* til i hendes sted at indtræde i udvalget til valgsprøvelse.

Den pågældende er herefter valgt.

Medlem af folketinget Otto Mørch har