

[Formanden.]

minde-Kalundborg optaget blandt de skibs- og færgeruter, på hvilke der kan ydes fribefordring i henhold til § 1, stk. 2, i undervisningsministeriets cirkulære af 25. april 1961 om fribefordring af skoleelever m. v.?"

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om stats deltagelse i udgifterne ved oprettelse af et dansk undervisningshospital i Leopoldville.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 99) findes i tidenden sp. 3558, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 501).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets tekst 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 næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 25) findes i tidenden sp. 768, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 515).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Poul Nilsson: Jeg vil gerne ved anden behandling af statsbanelovforslaget henvise til den afgivne betænkning af 15. marts. Af denne betænkning fremgår, at udvalget har holdt 6 møder om lovforslaget og herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder. Udvalget har modtaget henvendelser fra Danmarks aktive Handelsrejsende, Forenede Danske Motor ejere, Landsforeningen Danske Vognmænd, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsorganisation, Grosrerer-Societetets Komité, Industrirådet, Landbrugsrådet og Provinshandelskammeret.

Udvalget har skriftligt stillet en hel del spørgsmål, som alle er blevet besvaret. På baggrund af det herved fremkomne materiale har der i udvalget været ført en bred debat om de problemer, som rejser sig under forudsætning af, at lovforslaget bliver gennemført. Spørgsmålet om den af statsbanerne førte rationaliseringspolitik har været et af de problemer, som har taget en meget stor del af udvalgets tid, og vi vil vel derfor også i dag høre mere om dette forhold. Det er for så vidt helt forståeligt, thi af statsbanernes driftsudgifter medgår mere end 70 pct. til lønninger. Besparelser må derfor i første række opnås gennem en reduktion af personalet. Af det materiale, som er modtaget om disse forhold, fremgår det helt klart, at man netop inden for statsbanerne har gjort, hvad der har været muligt på dette område.

Det må erkendes, at mange forhold spiller ind, men der er 2 forhold, som er aldeles afgørende. Det ene er det meget vigtige spørgsmål om materialer, arbejdskraft og ikke mindst om de teknikere, som er nødvendige i den igangværende rationalisering. Her kan vi vel stiltørdigt sige, at der på de her nævnte områder ikke har været ubegrænsede muligheder, vel snarere tværtimod. Det andet væsentlige problem er: hvor er der muligheder for at skaffe de mange, mange penge, som alle må vide skal bruges?

Ud fra de erfaringer, jeg har gjort, mener

[Poul Nilsson.]

jeg at kunne sige, at pengemidlerne har været endog meget begrænsede. Dette er en følge af den stramning, regeringen har måttet iværksætte for at holde igen på den praktiske aktivitet. Man vil se, at selv om den højtærede minister kunne have ønsket, at rationaliseringen var gået hurtigere, har der af de her nævnte grunde ikke været mulighed herfor.

Når man tillige er bekendt med, at en stor del af pressen dikteret af politiske synspunkter daglig fører en kampagne om, at staten må holde igen, staten må foregå befolkningen med et godt eksempel, staten må vise mådehold o. s. v., o. s. v., ja, så kunne man da have forventet enighed om, at der med hensyn til denne rationalisering var disponeret på en måde, som kunne samle bred tilslutning. Men det er desværre langt fra tilfældet.

På denne baggrund vil jeg meget gerne på mit partis vegne anerkende den rationalisering, der er i gang. Vi mener, at når alle forhold tages i betragtning, er de tilstedeværende muligheder udnyttet på en god, fornuftig og forsvarlig måde. Jeg bør måske føje til, at vi også anerkender det synspunkt, at der i forbindelse med den igangværende rationalisering er et mennekeligt problem. Det ved vi der er taget hensyn til, og det må der også tages hensyn til i de fremtidige dispositioner.

Man har ikke kunnet nå længere ad rationaliseringens vej. Vi er nu blevet gjort bekendt med statsbanernes hele finansielle stilling og ved, at der på grund af materialeprisstigninger og lønstigninger vil fremkomme et underskud, der er anslået til ca. 47 mill. kr. Af disse grunde må vi anse det for helt nødvendigt, at der gives den højtærede minister for offentlige arbejder mulighed for at gennemføre takstforhøjelser, hvorved der kan blive et mere rimeligt og fornuftigt forhold mellem udgifter og indtægter.

Mit parti går ind for det foreliggende lovforslag. Alt taler for, at denne vor stilling er forsvarlig og rigtig. Jeg finder anledning til at minde om, at følgende er fremhævet i den afgivne betænkning:

„Under samråd med udvalget har ministeren til yderligere begrundelse af de foreslåede takstforhøjelser anført, at

de ved dyrtidsreguleringen og „helheds-løsningen“ gennemførte lønstigninger for statsbanerne vil medføre en fordyrelse på i alt ca. 20 mill. kr. årligt.“

Dette beløb er der ikke regnet med i det lovforslag, vi nu behandler.

Det er vel også åbenbart for alle, at den meget strenge og langvarige vinter yderligere har medvirket til, at rejseindtægterne er gået ned og driften på flere områder er blevet fordyret. Vi ved tillige, at store reparationsarbejder vil følge i kølvandet på vinterens strenghed. Jeg kan yderligere oplyse, at udvalget er gjort bekendt med, at der til reparationer på vore færger må regnes med et beløb, der er anslået til ca. 10 mill. kr. Hertil kommer altså en merudgift på ca. 20 mill. kr., som lovforslaget slet ikke tager hensyn til.

På baggrund af disse oplysninger kunne man have forventet, at den forstående velvilje, som blev vist ved lovforslagets første behandling, havde resulteret i, at vi ved denne andenbehandling kunne have mødt med bred enighed om lovforslaget ikke mindst på baggrund af de oplysninger, der er givet udvalget, og som jeg her har fremhævet. Af betænkningen fremgår det imidlertid, at de udvalgsberettigede partier bortset fra regeringspartierne ikke mener at kunne medvirke til lovforslagets gennemførelse. Dette vil jeg meget beklage. Ikke mindst må jeg beklage, at såvel venstre som de konservative vil indtage denne stilling. Deres stilling er efter min bedste overbevisning helt usaglig ikke mindst set på baggrund af det lige oplyste.

Vi må da i den foreliggende situation glæde os over, at der er enighed i regeringen og de to regeringspartier om, at loven er rimelig og nødvendig, og vi må da gennemføre lovforslaget alene.

Idet jeg henviser til min tale ved første behandling, skal jeg på socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget og tillige den af ministeren foreslåede ændring af § 2 i loven, der vedrører ikrafttrædelsesdatoen. Ifølge den foreslåede ændring får loven virkning fra den 1. maj 1963.

Holmberg: Jeg kunne egentlig godt indskrænke mig til at tale ret kort ved denne lejlighed, for statsbanernes underskud har vi jo drøftet mange gange før, og vi må

[Holmberg.]

desværre konstatere, at det stadig går dårligt. For nogle år siden var den højtærede minister ret optimistisk. Ministeren sagde dengang, at vi måske inden så længe kunne forvente balance på statsbanernes regnskab, muligvis endda overskud, men det er jo desværre ikke gået på den måde.

Det foreliggende lovforslag om ændringer i statsbaneloven blev fremsat den 23. oktober i fjor. Første behandling fandt sted den 31. oktober, og vi stillede i udvalget en del spørgsmål, som for længst er blevet besvaret. Derimod har vi ingen udvalgs-møder holdt i mange måneder, og først i sidste uge, om onsdagen, blev vi indkaldt til udvalgs-møde og fik at vide, at vi skulle have samråd med ministeren om torsdagen, og at der skulle skrives betænkning om fredagen. Det må regeringen selvfølgelig selv om, og vi er jo i de sidste uger blevet vant til lidt af hvert. Regeringen anviste kun én vej, nemlig takstforhøjelser; stort set var det takstforhøjelser over hele linjen på ca. 10 pct. Vi mener imidlertid ikke det er den eneste vej, og vi har stillet spørgsmål og fået dem besvaret.

Lad mig knytte nogle bemærkninger til disse besvarelser. Vi har ønsket en opgørelse over samtlige DSBs færgeruter, og vi har fået en redegørelse; vi har også forlangt en opgørelse med hensyn til Store-Bæltsoverfarten. Denne redegørelse omfatter altså samtlige statsbanernes færgeruter, og der er en opstilling over beregnede indtægter og beregnede omkostninger. Indtægterne omfatter transport af personer, biler og gods, post, forpagtning m. v., og de beregnede omkostninger omfatter drift af færger, lønninger, pensioner, brændsel og vedligeholdelse, beregnede assuranceudgifter, og derudover har jeg medtaget et beløb, som det sikkert også vil være rigtigt at tage med, nemlig afskrivning og forrentning.

Hvis vi nu begynder at se på den opstilling, og det vil vi gøre, finder vi frem til, hvor det egentlig er statsbanerne tager gevinsten, nemlig det overskud, som er på 22½ mill. kr. For ruterne Gedser-Grossenbrode og Gedser-Warnemünde er der et beskedent overskud på 2,8 mill. kr., for Helsingør-Helsingborg også et beskedent overskud på 2,9 mill. kr. og for den nye færge

Kalundborg-Århus et overskud på 0,3 mill. kr. Så kommer vi til Glyngøre-Nykøbing M. Dér er der et underskud på 1 mill. kr., og for Fåborg-Mommark er der et underskud på 0,6 mill. kr. Med plusser og minusser ved de færgeoverfarter, jeg indtil nu har nævnt, har det faktisk ikke givet nogen penge, men så kommer vi til Store-Bælt. Først er der jernbanerne; deres andel er 2,4 mill. kr., men stadig små beløb. Så finder vi frem til bilerne; dér er et overskud på 15,7 millioner.

Vi er da helt enige med den højtærede minister i, at der må være et provenu, men det er en grov politik, der bliver ført netop lige på dette område, det er da sikkert. Det har i øvrigt vist sig i de senere åringer, at statens bedste malkeko i øjeblikket er bilerne, og man fortsætter med herindefra at pålægge omsætningsafgift, vægtafgift, benzinafgift og dieselaftgift, og hvad der i øvrigt kan være.

Dernæst har vi fået en del spørgsmål besvaret bl. a. med hensyn til personalepolitikken og størrelsen af den gennemsnitlige arbejdsstyrke. Her får vi at vide, at som følge af de gennemførte tjenestetidsforkortelser steg personalestyrken i 1961-62 til gennemsnitlig 28.270; det er altså en stigning på 425 mand — trods omfattende rationaliseringer, det skal erkendes.

Hvis vi vil finde frem til en konto, der i væsentlig grad bidrager til statsbanernes underskud, må vi uvægerlig havne ved lønningskontoen. Af driftsudgifterne medgår mere end 70 pct. til lønninger, og af opstillingen kan man se en hel del af, hvad der her er foretaget af besparelser i personalet og dermed i lønninger. Der gøres opmærksom på, at der er blevet indrettet fjernstyring Nyborg-Odense, hvorved man har sparet 33 mand. Man har også indført en centralisering af bogføringen med kontor-maskiner o. s. v. Til sidst skriver man, at det desværre ikke går alt for hurtigt, og man gør opmærksom på, at der er mangel på arbejdskraft og teknikere, og i det hele taget er det svært at få moderniseret gods-kspeditionerne, hvilket bl. a. kunne ske ved hjælp af moderne personalebesparende læsseredskaber.

Vi må naturligvis acceptere, at man har forsøgt at gøre en indsats her, men det er ganske klart, at der er noget, der er

[Holmberg.]

galt. Det kan vi konstatere blot ved at gå ud på banelegemet og se, hvad der foregår derude. Er den højtærede minister klar over, at på mange af de små stationer går der på gammeldags manér en ret stor arbejdsstyrke og skuffer det grønne væk, der gror mellem skinnerne, en enkelt gang med den motivering, at nok er der ingen tog, men det skal holdes ved lige. Har ministeren aldrig tænkt på, at det kunne gøres med lidt mere moderne midler, som ikke kræver særlig teknik ved betjeningen? Man kunne f. eks. anskaffe en motordræsine med en giftsprøjte, det er betydeligt mere effektivt og i allerhøjeste grad personalebesparende. Det virker næsten på samme måde, når man ser, hvordan snerydningen foregår her i København bogstavelig talt med en gammeldags trillebør.

I besvarelsen nævner ministeren også nogle af de svagt trafikerede banestrækninger, der er blevet inddraget, f. eks. Hobro-Løgstør- og Assensbanen m. fl. Så kommer vi til det, der for os er ret væsentligt, og hvor det efter vor mening går for langsomt. Ministeren anfører, at helt at nedlægge banedriften på disse sidestrækninger sikkert fortsat vil komme på tale, og så nævner man strækninger, som måske kommer på tale med det første, Hobro-Løgstørbanen og Tommerup-Assens samt Tønder-Tinglev. Går vi videre i besvarelsen, ser vi, at det er anført, at spørgsmålet om nedlæggelse først for alvor bliver aktuelt, når skinnerne eller motorvognene skal fornys, og det mener vi altså går for langsomt.

Så blev der anført en ting, som jeg — selv når henset til rationaliseringen af betjeningen af stationer og overkørsler — tvivler på er rigtig, nemlig at det ikke skulle være stort dyrere at køre med motorvogne end at anskaffe rutebiler. Vi mener, at det på mange områder går for langsomt. Det har også relation til de besparelser, vi ønsker i forbindelse med, at statsbanerne skal have balance.

Nu har jeg fremdraget de forhold, som vi er utilfredse med i besvarelsene. Det var langt lettere for os bare at lade det gå, som det gør, og det kan i øvrigt være meget utaknemligt at sige disse ting, men skal der være mening i besparelserne, må også disse ting med. Mine bemærkninger om sam-

me spørgsmål ved lignende diskussioner, vi har haft her i det høje ting, bliver mange gange af den højtærede minister betragtet som uvenlige bemærkninger. Det er absolut ikke ment på den måde, men vi skal da lære af udviklingen, ellers kommer vi sjoskende bagefter, og det er efter vor mening for dyrt.

Hvad gør de for øvrigt i andre lande, højtærede minister? Lad os se på, hvad de gør i de lande, der har tilsvarende problemer. Jeg har læst i aviserne, at i England vil de nu gå meget drastisk til værks, idet halvdelen af alle banestrækninger vil blive nedlagt straks, og kun længdebaner vil blive bevaret. Jeg går ud fra, at den højtærede minister er orienteret herom, og jeg vil gerne spørge ministeren, hvor langt England egentlig er fremme her. Jeg går ud fra som en selvfølge, at ministeren følger disse ting med opmærksomhed.

Jeg har fremdraget personalepolitikken, og i det svar fra ministeren, jeg stort set har kommenteret, ligger ligesom, at han skal nok være opmærksom derpå, men det kan alligevel ikke lade sig gøre. Det er det, vi drager i tvivl. Det samme sagde SAS for et kort stykke tid siden, men det viste sig alligevel, at det kunne lade sig gøre. Hvem har for øvrigt foretaget rationaliseringsbestrebelsene og gennemført rationaliseringsordningerne? Jeg vil gerne spørge den højtærede minister: er det DSB selv? Mon ikke vi i Danmark har brug for en dansk Curt Nicolin?

Det viser sig, hver gang vi har drøftet disse ting, at vi ikke kan blive enige om, i hvor hurtigt tempo rationaliseringen skal ske, og vi er også uenige om, hvor besparelserne egentlig skal finde sted. Det, der bliver tilbage af diskussionen, er, at underskuddet fra år til år bliver større og større. Takstforhøjelserne vil betyde, at omkostningerne forøges for erhvervene.

Jeg kan blot meddele, at vi kan ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Ninn-Hansen: Det ærede medlem hr. Poul Nilsson mente, det var rigtigt fra hans side at understrege, at oppositionen ikke havde taget en saglig stilling, da vi gik imod det lovforslag, som regeringen her ønsker at gennemføre. Må jeg minde det ærede medlem og det høje ting om, at første

[Ninn-Hansen.]

behandling af dette lovforslag fandt sted i det høje ting den 31. oktober sidste år. Under det ærede medlem hr. Andreas Hansens elskværdige ledelse blev der gennemført et udvalgsarbejde på normal måde i november måned. Derefter skete der ikke noget i udvalget. Vi fik et samråd med den højtærede minister sidste torsdag. Ved den lejlighed fik vi at vide, at vi ikke kunne få besvaret yderligere spørgsmål, og vi fik at vide af den højtærede minister, at man ønskede denne lovgivning gennemført med det samme. Det var altså sidste torsdag, dette møde fandt sted.

Det er altså den forhandlingsvilje, den højtærede minister har lagt for dagen i denne sag. Det er der jo ikke noget nyt i — noget lignende har vi været vidne til i de sidste uger — men det står i hvert fald i en besynderlig kontrast til de bemærkninger, den højtærede minister kom med ved førstebehandlingen, da ministeren gav udtryk for ønsket om at opnå nærmere kontakt med oppositionen. Den højtærede minister ved jo meget godt, bl. a. fra førstebehandlingen, at oppositionen ganske klart og konkret har angivet, på hvilke punkter vi ønsker en ændring i den højtærede ministers lovforslag og i statsbanernes administration.

Vi har lagt vægt på — og gør det stadig — at man gennemfører en rationalisering inden for DSB, og de besvarelser, vi har fået af forskellige spørgsmål, vi i den anledning har stillet, viser, at man ikke gennemfører den rationalisering, vi ønsker. Man kan vel også være i tvivl om, hvorvidt DSB tilrettelægger forholdene således, at man får det indtryk, at DSB virkelig ønsker i fremtiden at gennemføre en rationalisering.

I øjeblikket drøftes et projekt vedrørende en ny bro ved Hadsund. I et referat i Aalborg Stiftstidende for den 5. december har jeg set, at et amtsrådsmedlem, redaktør Kofod Larsen, har rejst det spørgsmål, om man ikke kunne undgå de investeringer, der skulle følge med at føre jernbanelinjen over den nye bro. Men det er blevet meddelt, at det er et krav, ministeriet har stillet, at jernbanelinjen skal føres over broen, skønt det her drejer sig om en bane, som jeg dog regner med man vil nedlægge om kort tid. Hvis det er den indstilling, man har til

rationalisering inden for ministeriet og DSB, kan jeg godt fortså, at man ikke kan efterkomme vore anmodninger.

Det andet punkt, hvor vi ønskede ændringer, drejede sig om, at man skulle tage hensyn til omkostninger hos de mennesker, der skal bruge toget til deres arbejdsplads, altså i særlig grad hos dem, der har kort, således at man undgik forhøjelse her. På det område mener vi at være helt i overensstemmelse med de synspunkter, regeringen i øvrigt har med hensyn til prisdannelsen. I den prislov, som den højtærede handelsminister har fået gennemført, peger man netop på, at transportomkostninger hører til de ting, der kan medvirke til at forhøje priserne. Vi har altså ment, at vi skulle undgå en forhøjelse af disse jernbanepreiser.

For det tredje har vi peget på et område, hvor DSB notorisk har et betydeligt overskud, nemlig på færgeoverfarten, navnlig færgeoverfarten over Store-Bælt. Om dette overskud nu andrager 30 mill. kr. — som det er hævdet — eller et andet beløb, er jo ikke afgørende i denne forbindelse; der er i hvert fald tale om et betydeligt overskud, og det kan i alt fald ikke være i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i regeringens lov om pris- og avancestop, når man på et område, hvor man har betydeligt overskud, vil forøge avancen yderligere. Det er direkte i strid med den lovgivning, som regeringen har gennemført.

Vi kunne have ønsket at drøfte disse spørgsmål yderligere med den højtærede minister, men det havde ministeren ikke tid til. Vi har derfor ikke fået besvaret et spørgsmål, vi stillede, om man mener, at den forhøjelse, der ligger i gennemførelsen af dette lovforslag, stemmer med den lovgivning, jeg har omtalt, loven om pris- og avancestop. Vi ved jo meget vel, at denne lov ikke omfatter statsbanerne; det fremgår, så vidt jeg kan se, af lovens § 3. Men vi har jo mange gange fået at vide, ikke mindst af den højtærede statsminister, at det, regeringen her tilstræbte, var en helhedsløsning, altså en løsning med hensyn til lønninger, omkostninger og priser, der skulle være gældende i hele samfundet. Derfor går jeg da også ud fra, at den højtærede statsminister må have den opfattelse, at det stop, man sætte for løn- og prisstigninger ved de 12-15 love, der er vedtaget, skal man ikke kunne ændre

[Ninn-Hansen.]

gennem anden lovgivning, f. eks. i denne lovgivning. Derfor kan det afgørende jo ikke være, hvorvidt loven om pris- og avancestop gælder for statsbanerne eller ej. Det afgørende må være, om de principper, der er fastlagt i denne lovgivning, også skal være gældende på andre områder af samfundslivet.

Da vi ikke har kunnet få besvaret vore spørgsmål skriftligt, må jeg her referere, at den højtærede minister har meddelt os, at det var klart, at selv om lovgivningen om pris- og avancestop var gældende for statsbanerne, ville man være berettiget til at kræve en forhøjelse på ikke mindre end 67 mill. kr., opgjort på den måde, at tidligere lønstigninger udgjorde 31 mill. kr., omsætningsafgiften og andre udgifter androg 16 mill. kr., og dertil var kommet de stigninger i omkostningerne, der kan blive tale om på grund af den lovgivning, vi nu har gennemført. Og fremtidige lønstigninger skulle altså udgøre 20 mill. kr. Jeg forstår ikke, at denne argumentation kan være rigtig, for hvis den højtærede minister har ret i, at statsbanernes forhøjede omkostninger kan begrunde 67 mill. kr. i priskrav fra statsbanernes side, så forstår jeg overhovedet ikke den højtærede handelsministers udtalelser i det høje ting i forbindelse med diskussionen om pris- og avancestop, og jeg forstår heller ikke denne lovs ordlyd, for det står jo udtrykkeligt i § 1 i loven om pris- og avancestop, at det er stigninger i afholdte indkøbspriser, transport- og driftsomkostninger, der kan godtgøres at være indtruffet efter datoen 25. februar 1963, der kan gøres gældende.

Hvis det skulle overføres til statsbanerne, vil det altså sige, at den højtærede minister kun kunne forvente gennemført 20 mill. kr. og ikke 67 mill. kr. som sagt af den højtærede minister. Det er mig heller ikke muligt at give den højtærede minister ret, hvis det var rigtigt, det, den højtærede statsminister sagde i den redegørelse, der lå til grund for fremsættelsen af de lovforslag, der knyttede sig til den samlede helhedsløsning. Men det er da lige så klart, at det erhvervsliv, som nu er undergivet regeringens lovgivning, er interesseret i at vide, hvilke principper der gøres gældende. For hvis den højtærede minister for offent-

lige arbejder har ret i, at statsbanerne, hvis de er omfattet af denne lovgivning, kan komme og kræve 67 mill. kr. i prisforhøjelser omfattende de lønforhøjelser og lønomkostninger, der lå forud for datoen den 25. februar, og andre omkostninger, bl. a. omsætningsafgiften, så vil det jo sige, at enhver erhvervsvirksomhed her i landet uden at spørge monopoltilsynet har ret til at tage disse tidligere lønforhøjelser i betragtning, når de fastsætter deres priser. Jeg har tidligere forstået den højtærede handelsminister anderledes. Jeg må derfor bede den højtærede handelsminister om at bekræfte eller afkræfte, hvorvidt den højtærede minister for offentlige arbejder har ret, når han siger, at denne lovgivning angiver, at man også kan forlange og få gennemført det, som den højtærede minister sagde man kunne begrunde fra statsbanernes side, nemlig i alt 67 mill. kr., udgørende også tidligere omkostningsforhøjelser, altså omkostningsforhøjelser, der lå forud for datoen 25. februar i år.

Helge Larsen: Mit parti har i udvalget om statsbaneloven været repræsenteret af det ærede medlem hr. Kirkegaard. Han er som andre medlemmer med bopæl i Jylland endnu ikke nået frem til dette møde, og jeg skal derfor ganske kort på hans vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Storgaard: Det foreliggende lovforslag om forhøjelse af jernbanetaksterne kan vi ikke tiltræde; vi må stemme imod, at det ophøjes til lov.

For det første er vi af den opfattelse, at det er den høje regering, der selv gennem omsen på 900 mill. kr. samt afgifterne på 200 mill. kr. på landbrugsvarer, der er skyld i prisstigningerne. Den højtærede minister budgetterer i fremsættelsestalen med 31 mill. kr. i lønstigninger og 16 mill. kr. som omsudgifter, og når der så dertil bliver lagt 2 dyrtidsportioner, må man selvfølgelig erkende, at vi er vel rejst nu fra den 1. april. Den høje regering må forstå, at det er den af regeringens førte efter vor opfattelse fuldstændig forfejlede politik, der er årsagen til, at priser og lønninger stiger i høj grad til ugunst for de danske statsbaner, og derfor kan socialistisk folkeparti ikke tiltræde lovforslaget, i særdeleshed

[Storgaard.]

ikke da regeringen nu, efter at der er vedtaget prisstop og avancebegrænsning, ugen efter selv fremmer et lovforslag om 10 pct.s forhøjelse af de danske statsbaners takster. Det ærede såkaldte arbejderparti, socialdemokratiet, ved med 100 pct.s sikkerhed, hvem der skal betale. Det skal de, der ikke har råd til at køre i bil. Det er arbejderne og de fattigste i vort samfund, der må betale denne takstforhøjelse. Må jeg i denne forbindelse gøre den høje regering opmærksom på, at takstforhøjelserne var til første behandling sidst i oktober, netop samme dag pristallet blev offentliggjort med en stigning på 5 points. Denne stigning var nok årsagen til, at den høje regering efter min opfattelse fik et chok. Den var straks klar over, at forhøjelserne ikke kunne sættes i kraft den 1. december 1962, for det kunne medføre, at januarpristallet, hvorefter huslejen reguleres, steg, således at arbejdere og tjenestemænd ville få en dyrtidsportion mere. Kendsgerningen er, at den høje regering gættede rigtigt. Men så skulle den høje regering have ladet være med gennem pressen at fortælle sine vælgere, at det var, fordi de skulle have lov til at slippe for takstforhøjelsen i julen, ligesom den nu fortæller, at taksterne ikke skal træde i kraft før 1. maj, fordi de fattige skal have lov til at rejse billigt i påskedagene. Nej, sagen er den enkle, at den høje regering har en vidunderlig evne til at forhøje taksterne, når pristallet er udregnet. Vi så det ved sidste takstforhøjelse, og nu, hvor det er klart, at der kan være fare for en ny dyrtidsportion, sættes forhøjelsen først i kraft, når pristalsreguleringen er foregået.

For det andet tror jeg ikke på, at takstforhøjelser er vejen til at skabe bedre økonomiske forhold for de danske statsbaner, for de taber i konkurrencen med bilerne ved at sætte taksterne op. Det kan ikke være rimeligt, når det er således, at 4 personer i Jylland kan leje en bil og køre til København billigere, end hvis de køber billetter hos de danske statsbaner. Hvad angår vognmænd, der kører med lastbiler, er jeg ikke i tvivl om, at statsbanerne får flere penge i kassen, men banerne kommer ikke til at befordre flere tons varer. De danske statsbaner er udsat for en kon-

kurrence, som den høje regering er med til at støtte til ugunst for DSB.

Ved lovforslagets første behandling foreslog jeg, at den højtærede minister foruden 10 dages kort indførte 17 dages kort, således at alle arbejdere med 14 dages ferie kunne bruge dem med fordel. Jeg tænker også på alle de tusinder af arbejdere, der får en ny indirekte skat lagt på deres rejseudgifter fra hjemmet til arbejdspladsen; jeg kan ikke sige, at den høje regering viser mådehold i denne henseende. Samtidig vil jeg endnu en gang bede den højtærede minister indføre ens takster for banepakker hos DSB og pakker hos postvæsenet.

Må jeg til slut sige et par ord til det ærede medlem hr. Horn. Jeg omtalte ved lovforslagets første behandling bilruten Esbjerg-Flensborg, hvor 3 rutebilejere på strækningen Ribe-Skærbæk-Løgumkloster-Tinglev forlangte erstatning af DSB, fordi de mente, at ruten var generende for dem. Erstatningen var så stor, at DSB måtte opgive ruten. Jeg tillader mig at citere det ærede medlem hr. Horn, som ved lovforslagets første behandling den 31. oktober udtalte følgende — det står sp. 791 i Folketingstidende — :

„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.“

Da jeg er i besiddelse af en skrivelse fra landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel af 7 august 1962, der er sendt til trafikudvalget for Ribe amt, kan jeg oplyse, at den erstatning, statsbanerne blev stillet over for, var, at Niels Iversen, Ribe, skulle have 200 kr., fru Thomas Rasmussen, Skærbæk, 240 kr. og Johs. Schmidt, Løgumkloster, 310 kr. i finansåret 1962-63, og fra den 1. april til den 25. maj 1963 skulle de have henholdsvis 30 kr., 40 kr., og 50 kr. Det er, hvad trafikudvalget for Ribe amt har bestemt. Det var dette brev fra landsnævnet, der gav mig anledning til at spørge: kan statsbanerne så ikke søge erstatning hos generende bilruter — det gælder også lastbiler — der kører fra bystation til bystation og erobrer gods, som DSB hidtil har kørt med?

Må jeg til slut sige som min opfattelse,

[Storgaard.]

at når VK-partierne har gjort gældende vedrørende færgeoverfarten, at de ønsker taksterne nedsat, at de danske statsbaner har tilgodeset ønsker om rabat i alle henseender. Må jeg samtidig gøre opmærksom på, at i sommermånederne, hver eneste sommer, når færgerne skal befordre alle disse tusinder af biler over Store-Bælt, står der tusinder af transiterende vogne fra Padborg til Nyborg på samtlige stationer, vogne, der skulle overføres, og de danske statsbaner får bøde for hver dag, de står på stationerne, fordi de kun har et døgn til at føre dem gennem Danmark. Det synes jeg man skal tage i betragtning, at ved at befordre vore konkurrenter, bilerne — det er de jo i høj grad — går det ud over de danske statsbaner. De kan ikke befordre alle disse tusinder af transiterende vogne, der kommer sydfra, og må betale store bøder for hver eneste vogn, der ikke kommer over i løbet af et døgn.

Iver Poulsen: Det foreliggende lovforslag er lige så afslørende for regeringen og den økonomiske politik som af den manglende alvor, der er bag ved de mange statsministertaler om, at regeringen stræber efter at genskabe den økonomiske balance, som den selv har ødelagt.

Først begrundet den højtærede minister for offentlige arbejder sit forslag om forhøjelse af jernbanetaksterne med de udgifts- og omkostningsstigninger, som er en følge af forliget om omsætningsafgiften sidste sommer, og nu fremgår det af udvalgsbetænkningen, at den højtærede minister har fået endnu en begrundelse for sit krav, nemlig den lønstigning, som visse befolkningsgrupper har fået ifølge regeringens såkaldte helhedsløsning. Det må være for meget forlangt, at befolkningen skal blive ved med at tage de mange smukke statsministerudtalelser om, at regeringen tilstræber at genskabe den økonomiske balance og styrke erhvervslivets konkurrenceevne, alvorligt, når regeringen frem-

sætter forslag som det foreliggende, hvis mest sikre resultat bliver nye pris- og omkostningsstigninger og dermed en svækkelse af erhvervslivets konkurrenceevne, altså lige netop det modsatte af, hvad regeringen siger den vil gøre, og det modsatte af, hvad vor vanskelige økonomiske situation kræver.

Af udvalgsbetænkningen fremgår det, at en halv snes forskellige erhvervsorganisationer har henvendt sig til udvalget, og jeg skulle tage meget fejl, om ikke samtlige disse organisationer har fremført stærkt sagligt begrundede protester imod forslaget. Men ganske uden hensyn til, hvad erhvervslivets organisationer mener, og uden hensyn til, hvad den højtærede statsminister gentagne gange har sagt er regeringens mål med regeringens økonomiske politik, og uden hensyn til de krav og byrder, som regeringen stiller og har pålagt andre befolkningsgrupper, så fremmer man nu dette forslag til gennemførelse for simpelt hen at sikre regeringen og den del af befolkningen, hvis velvilje regeringens liv afhænger af, en indtægtsstigning, som andre befolkningsgrupper ikke må få del i, og alt som sagt ganske uden hensyn til det erhvervsliv, hvoraf vi alle lever, og hvis konkurrenceevne det burde være regeringens første opgave at styrke og ikke at svække, som det vil ske, hvis dette forslag bliver gennemført og bliver lov.

Jeg finder ingen anledning til at gentage, hvad jeg sagde ved første behandling, hvor jeg fremførte en del, synes jeg selv, meget saglige grunde til, at dette lovforslag ikke burde blive lov. Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen har gentaget nogle af disse udtalelser i dag, og det skader jo ikke, men det er ingen nytte til, for den højtærede minister har det ligesom selve regeringen, at han modtager ikke noget fra oppositionen, og han ønsker ikke at yde oppositionens synspunkter noget som helst hensyn.

Ud fra det, jeg her har sagt, og ud fra, hvad jeg sagde ved første behandling, må det være indlysende, at mit parti stemmer imod lovforslaget ved tredje behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker udvalgets flertal for, at det har kunnet tiltræde lovforslaget. Jeg er desværre ikke i den situation, at jeg kan takke venstre, det konservative folkeparti og socialistisk folkeparti for den indstilling, de har over for lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Holmberg hævdede, at det eneste regeringen kan henvise til, når det drejer sig om at forbedre statsbanernes økonomi, er takstforhøjelser. Det ærede medlem kom imidlertid selv for skade i sin videre tale at sige noget andet, idet han måtte indrømme, at der havde fundet en rationalisering sted ved statsbanerne; det ærede medlem vil sikkert erkende, at selv om denne rationalisering ikke er gået så stærkt, som både det ærede medlem og jeg kunne ønske, er det i virkeligheden betragtelige områder, der er rationaliseret på, og denne kendsgerning viser jo, at statsbanerne har andre veje at gå end at forhøje taksterne. Hvis vi ikke havde gennemført den meget stærke rationalisering ved de danske statsbaner, havde det været helt andre beløb, der skulle skaffes dækning for, og derfor vil jeg ikke give det ærede medlem ret, når han siger, at vi ikke har andre udveje end takstforhøjelser.

Det ærede medlem hr. Holmberg var igen inde på spørgsmålet om færgetaksterne på Store-Bælt; det skal jeg ikke optage det høje tings tid med at drøfte, den diskussion har vi ført gentagne gange. De tal, vi er fremkommet med over for udvalget, beviser, at der er et pænt overskud ved Store-Bæltsoverfarten og et ganske lille overskud visse andre steder ved færgeoverfarterne. Men som jeg har sagt tidligere, må der i en stor forretning være visse områder, der er mere givende end andre, og sådan er det altså også ved statsbanerne.

I øvrigt er det vel, som jeg sagde ved sagens første behandling, naturligt, at når vi har de mange fremmede bilister, som kører på de danske landeveje om sommeren, må de i hvert fald i nogen grad være med til at betale for det slid, de nu engang frembringer på vore veje. Det har vi nu altså en mulighed for at de kommer til ved den takstpolitik, vi fører på Store-Bælt, idet der jo her i høj grad er tale om udenlandske bilister.

Vi har også, som jeg tidligere har nævnt,

indført visse rabatordninger, når det drejer sig om erhvervskørsel.

Desuden var det ærede medlem hr. Holmberg inde på spørgsmålet om de danske statsbaners personalepolitik. Det ærede medlem gjorde opmærksom på, at der i finansåret 1961-62 var indtruffet en stigning i antallet på ca. 400 mand. Det ærede medlem glemte at fortælle, at vi i 1961 gennemførte en arbejdstidsforkortelse, ligesom vi gennemførte en ferieforlængelse, og det er klart, at den slags foranstaltninger lige så vel hos statsbanerne som hos de private arbejdsgivere medfører, at der bruges mere mandskab. Det er da en ganske naturlig konsekvens, ikke mindst for et sådant område som statsbanerne, at når man gennemfører en forkortelse af arbejdstiden, må der komme mere mandskab i arbejde. Jeg vil gerne føje til, at i perioden fra 1953 og indtil idag har man faktisk gennemført en besparelse i mandskabet ved de danske statsbaner på 3.650 mand. Det vil altså sige, at vi i modsætning til venstre og det konservative folkeparti, da de havde regeringen, har gennemført en rationalisering ved de danske statsbaner, der har givet en meget stor besparelse i personaleantallet, og man kunne i og for sig rejse det spørgsmål, hvorfor de to ærede partier ikke dengang, de var ved magten, gjorde noget mere. Rationaliseringen er jo først sat ind, efter at disse to partier har måttet afgive regeringsmagten.

Endvidere var det ærede medlem hr. Holmberg inde på forholdene i England. Jeg tror ikke, at det lader sig gøre umiddelbart at sammenligne forholdene i England og forholdene i Danmark. Jeg har et vist kendskab til forholdene derovre, men ikke så indgående, at jeg ved denne lejlighed vil optage en diskussion om jernbaneforholdene i England.

Det ærede medlem nævnte også SAS, men jeg mener ikke, at dette er et foretagende, man umiddelbart kan sammenligne med de danske statsbaner. Det, der har fundet sted i SAS, er ganske vist en rationalisering ligesom ved statsbanerne; hvor statsbanerne har sparet mandskab, har SAS gjort det samme, men forholdene er selvfølgelig vidt forskellige, fordi SAS har indgået aftaler med visse udenlandske flyveselskaber, hvorefter man har lagt noget af arbejdet på reparationer af maski-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ner ud til disse lande; dette gør selvfølgelig, at man kan spare mandskab i forhold til tidligere, samtidig med at der har fundet en forøget rationalisering sted.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var inde på, at det var forhandlingsviljen, der manglede, og det ærede medlem mente, at jeg ved første behandling havde givet udtryk for, at jeg var forhandlingsvillig. Det er rigtigt, det er jeg af natur, og det prøver jeg altid at være. Men stillingen har jo ændret sig noget, siden vi behandlede forslaget ved første behandling. Som det ærede medlem vil vide, er der kommet det til i mellemtiden, at statsbanernes udgifter fra og med 1. april, eller rettere sagt allerede fra 1. marts for nogle af udgifternes vedkommende, er steget yderligere, sådan at vi må regne med ca. 20 mill. kr. mere i lønudgifter i det kommende finansår, og derfor har der ikke, selv om jeg gerne ville forhandle og opnå forlig, været plads for reduktioner i forslaget. Når der yderligere er kommet 20 mill. kr. til de 47 mill. kr., der i forvejen skulle skaffes dækning for, har der ikke været plads for den forhandlingsvilje, som jeg gerne vil give udtryk for at jeg har. Jeg har været nødt til at holde fast på de ca. 50 mill. kr., forslaget indeholder, fordi der i mellemtiden er kommet disse udgiftsstigninger til.

Så fremdrog det ærede medlem et eksempel, som skulle bevise, at statsbanerne ikke var interesseret i rationalisering, idet det ærede medlem nævnte spørgsmålet om en ny Hadsundbro. Nu vil jeg for det første bemærke, at den bro, der går over ved Hadsund, ikke er en statsbanebro, det er en privatbanebro, og spørgsmålet om, hvorvidt der skulle lægges skinner på den nye bro eller ej, har været meget omdiskuteret. Jeg vil sige det på den måde, at jeg og dermed ministeriet helst havde set, at vi kunne undgå det, men det er de lokale sogneråd, der giver tilskud til den privatbane, som har ønsket det, og derfor er der gennemført en ordning, så de får deres ønske opfyldt. Men derfra og til at slutte, at man viser mangel på rationaliserings-evne ved de danske statsbaner, synes jeg der er et meget langt spring.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen var dernæst inde på en diskussion om prisloven.

Nu er det vel mere rimeligt, at en diskussion om prisloven føres mellem det ærede medlem og den højtærede handelsminister. Men når det ærede medlem hr. Ninn-Hansen siger, at jeg ikke i udvalget havde tid, vil jeg gerne tilbagevise en sådan påstand. Det er ikke sådan, at jeg i udvalget har sagt, at jeg ikke havde tid til at tale med de ærede medlemmer. Det, jeg sagde, var, at der efter min mening ikke var brug for yderligere oplysninger. Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen villé gerne vide, hvilke penge der skulle indgå i forslaget. Dertil sagde jeg: det står i forslaget, det er 16 mill. kr. i omsætningsafgift, og det er 31 mill. kr. i lønudgifter; dertil kommer yderligere 20 mill. kr. nu fra 1. april. Jeg sagde, at jeg kunne ikke se, der var grund til at komme med skriftlige oplysninger om det. Hvis det ærede medlem har ment noget andet, så har vi misforstået hinanden. Jeg mente altså, at det var unødigt at komme med skriftlige oplysninger om noget, som man i forvejen havde liggende foran sig. Men jeg har ikke på noget tidspunkt givet udtryk for, at jeg ikke havde tid til at drøfte sagerne med udvalget, om det så skulle være både i 1, 2 og 3 timer. Jeg tror, at det samråd, vi havde, varede godt 1 times tid, men jeg har altså ikke på noget tidspunkt givet udtryk for, at jeg ikke havde tid til at tale med det ærede udvalgs medlemmer.

Dernæst kom det ærede medlem hr. Ninn-Hansen ind på prisloven. For det første er vi jo enige om — sådan forstod jeg det ærede medlem — at prisloven ikke gælder for det område, vi taler om. Hvorfor vi så skal diskutere den på et område, hvor den ikke gælder, ved jeg ikke; men det ærede medlem må selvfølgelig have en vis mening med det, når han vil diskutere det spørgsmål.

Det ærede medlem må have misforstået mig, hvis han mener, jeg skulle have givet udtryk for, at visse forhøjelser også ville være lovlige efter prisloven. Det er efter min opfattelse forkert. De forhøjelser, der kunne gennemføres her, hvis man skulle gå frem efter prisloven, ville være de 20 mill. kr., hvorimod det ikke ville være muligt at gennemføre de 47 mill. kr. efter den prislov, vi lige har vedtaget. Men det forholder sig jo rigtigt nok sådan — det er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

derfor, man har den særlige lovgivning for staten — at på dette område har alle de private, stort set i hvert tilfælde, gennemført de prisforhøjelser, der kom i kraft af omsætningsafgiften. De forhøjelser, der kom i kraft af lønningsudgifter fra i fjor, havde man jo lagt på, inden vi nåede frem til 25. februar. Det har statsbanerne været ude af stand til at gøre, fordi sagen har været låst fast ved, at den har ligget i folketinget fra oktober i fjor. Vi har altså ikke haft de muligheder, som alle de private erhvervsdrivende har haft; derfor er det ganske naturligt, at staten må have en helt anden stilling på dette område end de private erhvervsdrivende. Det er derfor nu folketingets sag at give grønt lys for, at disse udgiftsstigninger kan blive dækket gennem takstforhøjelser.

Til det ærede medlem hr. Storgaard vil jeg blot sige, at jeg tror, det ærede medlem tager fuldkommen fejl, når det ærede medlem vil hævde den opfattelse, at det kun er de fattige, der kommer til at betale disse takstforhøjelser. Vi har det ikke ved de danske statsbaner sådan, at vi sætter et skilt på de fattige og de rige og siger: du skal betale, du skal ikke betale. Det er klart, at det må være hele befolkningen, der skal være med til at betale her. Det er også efterhånden i høj grad blevet sådan, at mange mennesker i stedet for at køre i bil — i hvert fald på de længere afstande — foretrækker at køre med tog, fordi der er en række behageligheder ved at køre med tog, ikke mindst i den vinter, som vi næppe har overstået endnu.

Jeg tror, jeg har været inde på de forskellige forhold, der har været fremdraget. Jeg kan kun til slut sige, at jeg beklager overordentlig meget, at vi ikke har kunnet få et forlig i stand med de to store oppositionspartier. Jeg har altid gået ud fra, at man var enig om at følge den linje, at statsbanerne var en forretning, der i nogen grad skulle hvile i sig selv. Det var da også sådan, da vi sidst gennemførte takstforhøjelser, at vi gjorde det i enighed; der må formentlig spille andre motiver ind, når man nu har ønsket, at der skal være kamp på dette spørgsmål. Det er der imidlertid ikke noget at gøre ved; det må vi affinde os med, når

oppositionspartierne vil have det på den måde.

Handelsministeren (Baunsgaard): Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen ville gerne have mig til at bekræfte rigtigheden af det ærede medlems opfattelse i retning af, at virksomheder, der bliver ramt af loven om prisstop, ikke kunne foretage prisforhøjelser begrundet i omkostningsstigninger, herunder lønstigninger, der havde fundet sted før 25. februar. Det kan jeg jo selvfølgelig bekræfte, fordi det står klart i loven, at sådan forholder det sig. Dermed mener jeg ikke, som det ærede medlem tilsyneladende gjorde det, at enhver virksomhed, der falder ind under prisloven, og som eventuelt ikke skulle have foretaget en sådan ajourføring af sine priser, at der var dækning for stedfundne lønstigninger, er afskåret fra at få godkendt en sådan pristigning; de kan blot ikke gøre det uden monopoltilsynets tilladelse. Med det kendskab, jeg har til dansk erhvervsliv, vil jeg tro, at forskellen på statsbanerne og det private liv — som den højtærede trafikminister sagde det — er den, at i erhvervslivet har man formentlig næsten overalt ajourført de lønstigninger, der har fundet sted i 1962, gennem sine priser. De steder, hvor det ikke er sket, er man henvist til at søge monopoltilsynets godkendelse af en ønsket prisstigning. Statsbanerne har ingen mulighed haft for at foretage en sådan ajourføring, fordi dette nu engang kræver lovvedtagelse. Derfor er altså den situation, statsbanerne befinder sig i, i nogen grad at ligne med den, en privat erhvervsvirksomhed ville befinde sig i, når det nu skal søge monopoltilsynet om godkendelse af forhøjelsen.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen gjorde endvidere den opfattelse gældende, at forhøjelsen af taksterne på Store-Bælts-overfarten måtte være i direkte modstrid med prisloven, fordi det var i modstrid med prislovens ånd at beregne sig forhøjede priser på dette område, der i forvejen var fortjenstgivende. Jeg tør ikke drage den samme afgjorte konklusion, som det ærede medlem her gør sig til talsmand for. Der er ikke i prisloven nedfældet noget direktiv i retning af, at monopoltilsynet

[Handelsministeren.]

skulle forbyde virksomhederne at have forskellige avancesatser på forskellige vareområder, så jeg kan ikke være enig med det ærede medlem i, at dette skulle være indlysende klart.

Holmberg: Den højtærede minister beklagede sig over oppositionens — ministeren brugte vistnok udtrykket manglende samarbejdsvilje. Dette er nu forkert i den foreliggende sag, for ministeren må være klar over, at det er en ganske ejendommeligt form for behandling, dette lovforslag har fået. Det er længe siden, det er blevet fremsat, og ingen møder er blevet afholdt i udvalget, og så holder vi det første møde 2 dage før betænkningen forlanges afgivet. Der har altså ingen muligheder været for en saglig forhandling netop om dette lovforslag.

Ministeren gjorde sig skyldig i en misforståelse, idet han gjorde opmærksom på, at jeg ikke havde nævnt nedsættelsen af arbejdstiden i forbindelse med personalets størrelse. Det nævnte jeg udtrykkelig i mit indlæg. Men når ministeren samtidig tilføjer, at der reelt har fundet personale-reduktion sted siden 1953, når vi tager rationaliseringen og arbejdstidsnedsættelsen og det hele med i betragtning, så er det klart, at det også må være sådan, for det følger allerede af reduktionen af personalet med det tal, ministeren nævnte, nemlig 6 pct. Ser man imidlertid på rationaliseringen i større moderne virksomheder, må vi regne med, at de ligger langt højere end statsbanerne med personaleindskrænkninger.

Så nævnte den højtærede minister også SAS, og det var, ligesom ministeren ville knibe lidt udenom. Det kan jeg for så vidt godt forstå han vil. Det er naturligvis rigtigt, at man ikke umiddelbart kan drage sammenligninger, men i forbindelse med reduktion af mandskabsstyrken i en meget stor virksomhed tror jeg det er meget klogt, at DSB måske tænker på, hvad SAS har gjort. Der var det virkelig muligt med reduktioner.

Men tilbage bliver, højtærede minister, at der er noget galt. Det er i det hele taget galt med banepolitikken, det gælder DSB, men det gælder også privatbanerne. Man kan jo sige, at det er DSB, vi behandler i

øjeblikket, og det er jo rigtigt, men i forbindelse med banepolitik og besparelser hører de to ting sammen. Og når ministeren for ganske nylig i finansudvalget har fået bevilget et beløb på 17,8 mill. kr. til delvis dækning af underskuddet sidste år på privatbanerne, så må vi konstatere, at dette underskud er større end året i forvejen. Det viser bare tendensen. Når så endvidere ministeren har søgt om et lån på omtrent 3 mill. kr. til omfattende udvidelsesarbejder og nyanskaffelser til 4 privatbaner, så mener vi — i hvert fald jeg personlig — at det er galt.

Er ministeren i det hele taget klar over den kendsgerning, at DSB har tabt terræn i forhold til motortrafikken? Jeg kan her anføre, at banernes andel i persontrafikken i Ålborgområdet er mindre end 5 pct., og dette gælder samtlige privatbanetræknin-ger og samtlige statsbanetræknin-ger. Dette siger alligevel en del om udviklingen.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen kom ind på en omtale af Hadsundbroen. Vi ved nok, at banerne til Hadsund er privatbaner, der hører til dem, som står foran nedlæggelse. Ålborg-Hadsundbanen har en længde på 56 km; det anføres, hvor mange rejsende der er, og hvor mange mellemstationer der anløbes af de rutebiler, som i forvejen kører der, og på det grundlag kan man regne ud, at det antal rejsende, privatbanerne kører med, i virkeligheden betyder mindre end 3 passagerer pr. anløb. Dette virker grelt, men det kunne ændres, hvis man gik over til rutebildrift, og samtidig slap man for banens underskud, der ifølge privatbanernes oversigter sidste år var på 943.434 kr. 43 øre. Det er naturligvis rigtigt, at der er tale om visse refusioner, men tilbage bliver et restunderskud på et meget stort beløb, som skal deles mellem stat og kommuner. Jeg vil derfor endnu en gang sige til den højtærede minister, at der er noget galt her; det går for langsomt med disse nedlæggelser.

Selv om jeg her har fremdraget forhold, som mere har relation til privatbanerne, er det dog banepolitik som helhed, vi drøfter, og derfor har jeg ment det rimeligt også at nævne disse ting.

Ninn-Hansen: Den højtærede minister lægger i og for sig ikke skjul på, at han har

[Ninn-Hansen.]

skiftet opfattelse vedrørende forhandlingerne siden første behandling. Den højtærede minister sagde selv ved første behandling, at han ville være forhandlingsvillig vedrørende de punkter, vi havde nævnt; men nu har det ændret sig, siger han, fordi der er kommet nye omkostninger til. Må jeg gøre den højtærede minister opmærksom på, at i bemærkningerne til lovforslaget, der blev fremsat den 23. oktober, findes der en opgørelse, der viser forhøjelse af lønninger på ca. 31. mill. kr. og øvrige udgiftsstigninger på ca. 16 mill. kr., i alt ca. 47 mill. kr. Nedenunder står der så:

„Hertil kommer forventede omkostningsforøgelse som følge af stigning i prisniveau, dyrtidstillæg m. v.“

Den højtærede minister havde altså taget de sidstnævnte forhold i betragtning, da vi drøftede sagen ved første behandling.

Hvad angår Hadsundbroen, siger den højtærede minister, at det er lokale ønsker, der har gjort sig gældende. Jeg vil gerne anmode den højtærede formand om tilladelse til at bringe et citat fra Aalborg Stiftstidende for den 15. december 1962. Redaktør Kofod Larsen stiller i amtsrådet i Ålborg det spørgsmål, jeg nævnte før, og får følgende svar:

„Det har, svarede amtsvejinspektør Chr. Kirkegaard, været et krav fra ministeriet, at broen bliver anlagt med en vejbane på syv meter med plads til to spor, derefter kommer et trådhegn, og bag det jernbanelinjen, og hvis den bliver nedlagt, kan her anlægges en ny kørebane, så vejen bliver tresporet.“

Dette synes tydeligt at vise, at det er ministeriets krav. Hvis ministeren er af en anden opfattelse, synes jeg, det var rimeligt, at ministeriet nu ændrede det krav, der åbenbart er stillet med hensyn til jernbanesporene.

Jeg tror egentlig hverken den højtærede minister eller jeg bryder sig om at referere udvalgsforhandlinger, for det er i reglen uheldigt at komme ind på at skulle drøfte, hvad der er blevet sagt og ikke sagt i et udvalg eller under et samråd. Men det var også for at undgå det, jeg bad om en skriftlig besvarelse — ikke af spørgsmålet om, hvor store statsbanernes omkostninger var,

men af følgende spørgsmål: „Hvis lov om pris- og avancestop havde været gældende for statsbanernes vedkommende, hvor meget ville statsbanerne da have været berettiget til at kræve i henhold til denne lov?“

Den højtærede minister undrer sig over, at vi stiller det spørgsmål. Lad mig derfor sige, at jeg hele tiden har forstået, at regeringen taler om en „helhedsløsning“, ligesom den højtærede minister gang på gang har sagt, at statsbanerne skal fungere som en forretning. Hvad er da mere naturligt for os end at sige, at de vilkår, regeringen har givet andre virksomheder, andre forretninger, hele erhvervslivet her i landet, må man også rette sig efter inden for en statsinstitution? Det var derfor, vi ville have undersøgt spørgsmålet; det var derfor vi, som den højtærede handelsminister nu var inde på, meget gerne ville have undersøgt, hvad monopoltilsynet ville sige til det. Det var det, den højtærede trafikminister ikke havde tid til, og det beklager jeg. Havde der været tid til det, kunne vi have undgået denne diskussion her.

Men nu er det altså blevet klarlagt, at i henhold til prisloven ville en privat virksomhed ikke kunne kræve det, statsbanerne kræver. Det er muligt, siger ministeren, at en privat virksomhed kunne gå til monopoltilsynet og forlange at få prisforhøjelser, fordi man tidligere havde haft visse lønudgifter og omsætningsafgifter, som man ikke havde overvæltet på priserne. Jeg ved ikke, om den højtærede handelsminister har tænkt på, hvad det kan betyde, når ministeren nu siger, at han tænker sig, at de fleste erhvervsvirksomheder allerede har forhøjet priserne som følge af de udgifter, statsbanerne først nu kommer og kræver prisforhøjelser for, men at de private virksomheder, hvis de ikke har gjort det, vel nu står i samme situation som statsbanerne og kan gå til monopoltilsynet og kræve prisforhøjelser. Jeg tør nok sige, at den højtærede handelsminister med denne udtalelse kalder på mange erhvervsvirksomheder.

Jeg har vanskeligere end nogen sinde tidligere ved at forstå det prisstop, der findes i den lovgivning, regeringen har gennemført, hvis hensigten er, at man fra alle sider nu skal kunne gøre det, som man tillader statsbanerne her, uden nærmere

[Ninn-Hansen.]

diskussion, og uden at vi kan få undersøgt sagen i udvalget, nemlig stille krav om prisforhøjelser på grund af tidligere afholdte udgifter til lønninger, på grund af omsætningsafgift og andre ikke-specificerede omkostninger. Jeg ved ikke, om man har tænkt på de virkninger, dette kan have med henblik på det prisstop, som den højtærede statsminister har sagt skulle være gennemført med lovgivningen om en helhedsløsning, men jeg anmoder dog om, at regeringen i fremtiden er mere forsigtig med at bruge udtrykket helhedsløsning, for det fjerner man sig jo fuldstændig fra med gennemførelsen af den her foreliggende lovgivning.

Den højtærede minister for offentlige arbejder takkede flertallet. Jeg er ikke klar over, hvilket flertal det er, den højtærede minister takker; jeg har forstået, at det er de to regeringspartier, der jo ikke har det fuldstændige flertal her i tinget. Muligvis medregner den højtærede minister sin kollega, den højtærede minister for Grønland. For at undgå enhver misforståelse vil jeg gerne sige — det ærede medlem hr. Helge Larsen har ved behandlingen af en anden sag været inde på det — at selvfølgelig har de medlemmer, der er valgt i Grønland, den samme ret til at stemme her i tinget som de medlemmer, der er valgt andre steder; det er da ganske givet, og ingen har sagt noget andet. Men når man tænker på karakteren af den sag, vi her behandler, og tænker på, at den højtærede minister for Grønland er valgt som upolitisk kandidat i Grønland, ja, så kan man vel sige, at vi stiller ikke for store forventninger, når vi regner med, at den højtærede minister for Grønland inden afstemningen ved tredje behandling over dette lovforslag vil gå herop og motivere sin stillingtagen.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at jeg synes ikke, det er rimeligt at føre diskussionen om rationalisering af statsbanerne på grundlag af det, der har fundet sted ved SAS. Forholdene er så forskelligartede, at sammenligningen slet ikke passer.

Nu vil det ærede medlem hr. Holmberg gerne drage privatbanerne med ind i dis-

kussionen, ligesom det ærede medlem hr. Ninn-Hansen startede en omtale af Hadsundbroen. Det har jeg såmænd ikke noget imod. Det ærede medlem hr. Holmberg ved fra oplysninger, jeg har givet i udvalget og andre steder, at vi arbejder med nedlæggelse af privatbaner; der finder nedlæggelse af privatbaner sted hvert år, men folketinget har nu engang vedtaget en lov, hvorefter vi skal yde visse tilskud, og dem må vi naturligvis yde. Havde vi fulgt det ærede medlems partis repræsentant, dengang vi behandlede den lovgivning, var vi kommet af med endnu større statstilskud, end tilfældet er i dag; vi har visse forpligtelser med hensyn til pensionsbyrden, og dér ville man dengang gerne have gennemført en forhøjelse. Hvad angår privatbanerne, er det klart, at arbejdet med rationaliseringen går sin gang, og der finder nedlæggelse sted i den takt, vi finder det rimeligt og rigtigt; men her tæller jo også kommuner og andre, som har penge i privatbanerne, med.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen mente ikke, vi ville have haft denne diskussion, hvis vi i udvalget havde fået klaret tingene rigtigt op. Det er muligt, men jeg skulle dog kende det ærede medlem dårligt, om vi så ikke havde fået en diskussion om noget andet; der havde nok alligevel været anledning til at få en diskussion i gang.

Når det ærede medlem citerer en udtalelse af en redaktør, der har skrevet noget i et blad om Hadsundbroen, vil jeg gerne sige, at jeg kender ikke andet til den sag, end at det er lokale ønsker, der har ført til, at der skal lægges skinner på denne bro. Det er muligt, at ministeriet har givet besked til vejdirektoratet om, at sådan og sådan skal det være, på baggrund af de lokale forhandlinger, der har været ført. Det er heller ikke sådan, at datoen for banens nedlæggelse er fastsat, og der er derfor ikke noget unaturligt i, at de, der bor derovre, gerne vil køre med den, så længe den er i drift. Det er ikke så ligetil et spørgsmål, som det ærede medlem måske tror.

Til slut var det ærede medlem inde på nogle mere politisk betonedede betragtninger i anledning af, at jeg havde talt om „flertallet“. Når jeg har sagt flertallet, regner jeg altså med regeringspartierne, som i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hvert fald efter min opfattelse har et flertal bag sig i denne sag; uanset om det ærede medlem så vil have Grønlandsministeren på talerstolen eller ej, er det klart, at når jeg siger flertallet, er det i forvejen sikret, at der er et flertal for dette lovforslags gennemførelse.

Handelsministeren (Bawnsgaard): Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen vil åbenbart fortsat give den fremstilling, at der skulle være en meget klar forskel på, hvad statsbanerne gør her, og hvad andre kan gøre. For at der ingen misforståelse skal være, vil jeg gerne gentage, at det er der ikke. Der er tale om, at statsbanerne kommer og søger om en takstforhøjelse til dækning af udgifter, der ville have medført et dårligere driftsresultat, altså et forøget underskud for statsbanerne, hvis denne forhøjelse ikke fandt sted. Det søger statsbanerne om godkendelse af på dette grundlag, og det, jeg gjorde opmærksom på, var, at dette grundlag er der også for andre.

(Kort bemærkning).

Ninn-Hansen: Ja, den højtærede handelsminister undrede sig over før, at jeg kunne sige, at det var noget unaturligt, når statsbanerne krævede forhøjelse af Store-Bæltstaksterne, hvor man har overskud. Jeg kunne ikke udlede noget af loven om pris- og avancementstop, der kunne forstås på den måde, at det burde de ikke. Jeg henleder den højtærede ministers opmærksomhed på § 1, stk. 2, i denne lov.

Vedrørende det sidste spørgsmål, den højtærede minister udtalte sig om, skal jeg blot sige, at jeg forstår nu på den højtærede minister, at såfremt en virksomhed her i landet ikke har sat sine priser op på grundlag af de lønforhøjelser, der er kommet tidligere, eller på grund af omsætningsafgiften eller andre udgifter, altså hvis en sådan virksomhed ikke inden 25. februar har sat priserne op, har den den højtærede ministers velsignelse til at gå til monopoltilsynet og sige: nu vil vi gerne have prisforhøjelse. Alle disse virksomheder kan gå med et godt ord fra den højtærede minister til monopoltilsynet. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister: hvor er så muligheden

for gennem denne lovgivning at få standset prisopgangen her i landet?

Handelsministeren (Bawnsgaard): Det ærede medlem var så venlig at henvise mig til at læse § 1, stk. 2, i loven om pris- og avancementstop. Når det ærede medlem giver en sådan henvisning, må det forudsætte, at han kender loven. Hvis han gjorde det, ville han vide, at den foræring, som det ærede medlem nu mener jeg herfra har givet til erhvervslivet, er givet i loven, sådan som den fremtræder.

Jeg sagde, at for mit vedkommende ville det være naturligt, at der skete en forhøjelse hos statsbanerne, hvis man kunne begrundede det med, at der ville ske en forringelse af driftsresultatet, en forøgelse af underskuddet. Jeg vil anslå det til at være det sandsynligste, at om erhvervsdrivende kan få godkendt eventuelle prisforhøjelser med tilsvarende begrundelse, vil afhænge af, at man er i stand til at føre en tilsvarende bevisførelse.

(Kort bemærkning).

Ninn-Hansen: Den højtærede handelsminister og jeg er åbenbart ganske enige. Jeg er ganske vist ikke enig med den højtærede minister med hensyn til den lov, der er blevet gennemført, men den højtærede minister mener altså, at statsbanerne må behandles på nøjagtig samme måde som det private erhvervsliv. Hvis man betragter Store-Bæltsoverfarten som en selvstændig virksomhed — og det er der nogle der gør — ville forhøjelserne være blevet standset af § 1, stk. 2, der ikke tillader højere absolut bruttoavance. Det er den ene ting.

Forhøjelserne ifølge dette lovforslag er alene begrundet i stigningen i lønningerne på 31 mill. kr. og øvrige udgifter på ca. 16 mill. kr. Hvis en dansk erhvervsvirksomhed kan komme med tilsvarende oplysninger, der viser, at den har haft en stigning i løningsudgifterne og i andre omkostninger, kan en sådan virksomhed altså glæde sig over at få lov til at forhøje sine priser, blot den spørger monopoltilsynet.

Handelsministeren (Bawnsgaard): Det ærede medlem inddrager nu spørgsmålet vedrørende Store-Bæltsoverfarten i debat-

[Handelsministeren.]

ten, hvad der var fremme i første omgang. Jeg vil gerne gentage, hvad jeg sagde før, at jeg ikke med den lov, der nu er vedtaget, har lagt op til noget direktiv til monopoltilsynet i retning af, at man ikke inden for samme virksomhed må have forskelle i avanceberegningen på forskellige varegrupper. Noget tilsvarende kan gøres gældende for statsbanerne.

Det ærede medlem synes at mene, at der skulle være grundlag for, at statsbanerne kan regne Store-Bæltsoverfarten for en selvstændig forretning. Det kan statsbanerne ikke i henhold til det direktiv, der er givet af det høje ting og det høje ministerium i retning af, hvordan statsbanerne skal drives. Det kunne måske hjælpe på det ærede medlems begreber, om han gjorde sig tydeligere klart, end det synes at være tilfældet, at statsbanerne — modsat private virksomheder — har pligt til at videreføre også den del af driften, der giver underskud.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1, ændringsforslaget og § 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i postloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 91) findes i tidenden sp. 2692, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 517).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Poul Nilsson: Det forslag til lov om ændringer i postloven, som det høje folketing nu skal til at behandle, indeholder samme princip som den lovgivning, vi lige har drøftet, og jeg skal som følge deraf fatte mig meget kort.

Lovforslaget har mellem første og anden behandling været til behandling i udvalget, der har holdt 5 møder og herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder. Udvalget har også modtaget en del henvendelser, bl. a. fra Frederiksberg Telefonkiosker A/S, Foreningen af Kioskejere i Danmark, Bladhandler-Forbundet, Danske Bladudgiveres Samarbejdsudvalg, Danmarks Rederiforening, Grosserer-Societetets Komité, Industrirådet, Landbrugsrådet og Provinshandelskammeret. For de to første henvendelsers vedkommende finder jeg anledning til at sige, at de ikke beskæftiger sig med lovforslaget som sådant, men at de er udtryk for, at man ønsker en større avance, end man i dag oppebærer for salg af frimærker. For alle de andre henvendelser gælder det, at man advarer mod at gennemføre de påtænkte forhøjelser.

For os, som gennem nogle år har beskæftiget os med post- og statsbanelovgivningen, er der ikke noget særlig opsigtsvækkende i det. Hvis vi kigger på det historiske materiale, vil vi kunne konstatere, at de skrivelser, vi har fået ved denne lejlighed, omtrent er nøjagtige kopier af de skrivelser, vi har fået ved andre lejligheder, og som bygger på den tankegang, at man lægger det private erhvervsliv hindringer i vejen, at man stiller det ubilligt i den kommende konkurrence o. s. v. Derfor har disse skrivelser, som udvalget har modtaget, ikke gjort særligt indtryk på mig.

Udvalget har selvfølgelig stillet en del spørgsmål til den højtærede minister, og disse er alle blevet skriftligt besvaret.

Ved lovforslagets første behandling gav