

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af Statens almindelige Videnskabsfond.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 101) findes i tidenden sp. 3372).

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 udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om ungdomsskoler og aften-skoler m. v.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 102) findes i tidenden sp. 3382).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes 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 udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om erhvervelse af Gedserbanen.*

(Lovforslaget (nr. 108) findes i tillæg A. sp. 1263, fremsættelsen i tidenden sp. 3239).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Hørn:** Jeg kan anbefale det foreliggende lovforslag, som jo kort og godt går ud på, at man ophæver den lidt ejendommelige ordning, at staten reelt, men ikke formelt, ejer banestrækningen fra Nykøbing Falster til Gedser, der drives efter en koncessionsordning. Denne ordning udløber nu til juli, således at der er mulighed for, at statens ejendomsforhold bringes i orden, og det kan vi anbefale.

**Holmberg:** Bemærkningerne til lovforslaget om erhvervelse af Gedserbanen er jo egentlig en helt interessant historielæsning. Jeg gad egentlig nok vide, hvor mange der har kendt det ejerforhold, før vi nu har det til debat; jeg kendte det i alt fald ikke.

Vi læser, at regeringen den 23. maj 1873 bemyndigedes til at meddele koncession til anlæg og drift af banen fra Nykøbing Falster til Gedser, og koncessionen blev i 1884 givet til C. F. Tietgen for et tidsrum af 80 år. Men samme etatsråd brød sig åbenbart ikke om at drive jernbaner — han var jo for øvrigt også en dygtig forretningsmand og meget forudseende. Han overdrog koncessionen til et aktieselskab, og dette drev banen i ca. 7 år. Så blev de måske også lidt trætte, og derefter kom DSB ind i billedet. De kan jo køre, selv om det ikke altid går så godt; her er jo som bekendt mange skatteydere bag. Banen blev forpagtet af DSB, og sådan er det nu gået de sidste ca. 80 år. Men koncessionen udløber altså i år den 1. juli, og ministeren anfører nu, at der ikke er tvivl om, at driften skal fortsætte mellem Nykøbing Falster og Gedser, og at det ejendommelige ejerforhold bringes i orden. Jeg vil egentlig umiddelbart give ministeren ret, men jeg har et par spørgsmål i samme anledning.

Vi ved jo, at DSB mange gange anfører, at det er svært at udskille en enkelt strækning drift; det har vi drøftet før, men her må det kunne lade sig gøre. Her har vi en

[Holmberg.]

bestyrelse, en direktion og revision m. v. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvordan det egentlig ligger regnskabsmæssigt for denne bane i de senere år. Jeg går ud fra som en selvfølge, at ministeren har de tal til rådighed, så at vi kan stifte bekendtskab med dem her i dag.

Staten ejer hele aktiekapitalen, og det er meningen, at staten skal overtage aktiver og passiver og en obligationsgæld på 2 mill. kr. Denne obligationsgæld skal så indfries, og der vil blive søgt tillægsbevilling for finansåret 1966-67. Der regnes med, at den formodede bevilling ikke skal påvirke DSBs anlægsbudget i øvrigt, og det er vel i og for sig også ganske fornuftigt; det er måske bare et spørgsmål om bogholderi, det hele taget i betragtning. Det gælder måske også det øvrige, som er anført, nemlig at der for de dokumenter, som her fordres, ikke kræves stempelafgift. Jeg vil dog sige, at det ville være lidt anderledes, hvis det var en privat, der købte, så det er måske knap nok helt fair, men det er vel en form for bogholderi.

Jeg kan altså give det lille lovforslag min anbefaling på partiets vegne, men jeg har endnu en enkelt bemærkning til den højtærede minister. Vi har jo før drøftet DSB — det gør vi næsten hvert år, vi gjorde det også sidste år — og her kan vi jo mange gange være uenige om forskelligt, men jeg tror alligevel, vi alle er enige om, at underskuddet er stort og vel egentlig også for stort. Sidste gang, vi drøftede DSB, var i forbindelse med takstforhøjelserne, og da udtalte ministeren sig måske ikke just med velvilje, men vi drøftede i hvert tilfælde muligheden for frigørelse fra staten, måske som et koncessioneret selskab. Det er da klart, at der dengang, for et år siden, ikke blev taget stilling hertil, men vi anmodede den højtærede minister om en sagkyndig undersøgelse af, hvordan en sådan eventuel overgang kunne gennemføres. Det er altså et år siden, vi anmodede ministeren herom, og så er det vel rimeligt, nu vi har de ting til debat, at spørge, om en sådan undersøgelse er sat i gang, og hvor langt man eventuelt er fremme.

**Juul Madsen:** Da mit partis ordfører, fru Gerda Møller, er forhindret i at være til stede, skal jeg på partiets vegne meddele,

at vi kan tiltræde det foreliggende forslag til lov om erhvervelse af Gedserbanen.

Vedrørende de bemærkninger, hr. Holmberg kom med, kan jeg sige, at vi i det konservative folkeparti ofte har rejst tanken om en koncessionsordning for statsbanerne, ligesom vi er interesseret i en vurdering af de enkelte banestrækninger. Vi forventer her et initiativ fra ministeren for offentlige arbejder, og kommer dette initiativ ikke, må vi fra anden side overveje at tage et sådant.

**Kirkegaard:** Efter lovforslaget er det ikke meningen, der skal ske ændringer angående banens drift, ej heller i det reelle ejerforhold. Der fjernes bare nogle gamle, overflødige kruseduller, og det er for mig at se uhyre fornuftigt.

Jeg vil også gerne give tilslutning til, at ministeren får bevilget de fornødne midler til afvikling af banens gæld m. v. Det skulle nemlig gå sådan, at ministeren tvinges til at spare på nødvendige investeringer, rationaliseringer eller automatiseringer inden for DSB for at få denne gæld afviklet. Det kan hverken ministeren eller i sidste ende skatteyderne være tjent med.

På mit partis vegne kan jeg anbefale lovforslaget.

**Arne Larsen:** Ligesom andre ordførere kan jeg på socialistisk folkepartis vegne give tilslutning til gennemførelse af forslag til lov om statens erhvervelse af Gedserbanen.

Lovforslaget giver mig ikke anledning til mange bemærkninger. Jeg synes, det er ganske fornuftigt, at den koncession, som den 1. juli 1886 blev givet etatsråd C. F. Tietgen og af denne overdraget til Gedser Jernbane-Selskab A/S, nu, da koncessionen udløber den 1. juli 1966, helt og holdent overdrages til staten.

Staten har lige siden 1. januar 1893 forpagtet Gedserbanen og haft det fulde ansvar for banens drift. Man kan måske udtale lidt forundring over, at problemet ikke allerede dengang ordnedes ved statens fulde overtagelse af koncessionen samtidig med baneanlæggene, men at man i 73 år har haft en overenskomst om forpagtning, og man kan vel sige, at det er på høje tid, at dette noget mærkværdige forhold bringes til ophør.

[Arne Larsen.]

Da staten i forvejen er eneaktionær og således ejer af banen og havnen i Gedser, bliver der ikke nogen udgift forbundet med den fulde overtagelse af koncessionen. Derimod skal et obligationslån på 2 mill. kr., som stiftedes for 80 år siden, og som siden er blevet forrentet med 4 pct. eller med i alt 6,4 mill. kr., nu indfries.

Jeg er i øvrigt tilfreds med, at de fornødne bevillinger til indfrielse af obligationsgælden og aktiekapitalens afskrivning vil blive søgt på forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1966-67, således at de bevillingsmæssige dispositioner ikke bliver påvirket af det beløb, som i forvejen tænkes afsat til statsbanernes anlægsvirksomhed. Der er efter mit partis opfattelse heller ikke ret meget at tage på denne konto.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget.

**Rimstad:** På mit partis vegne kan jeg meddele, at vi kan støtte det af den højtærede trafikminister fremsatte lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg takker samtlige ordførere for den tilslutning, der er givet til lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Holmberg kunne jo ikke undlade at blande den almindelige diskussion om statsbanerne ind i forhandlingen om dette mere formelle lovforslag. Jeg vil gerne angående den betragtning, der tidligere har ligget til grund for, at statsbanerne ikke havde nemt ved at udskille visse strækninger og føre et særligt regnskab for disse, sige, at den samme begrundelse er til stede i det foreliggende tilfælde. Sagen er den, at statsbanerne jo af aktieselskabet har forpagtet driften af denne strækning fra Nykøbing til Gedser og hvert år har måttet betale 120.000 kr. i afgift; ellers er alt, hvad der har været af udgifter og indtægter, gået ind på normal måde i statsbanernes regnskab, og derfor er det ikke nemmere at foretage en udskillelse for denne strækning end for andre strækninger. Nu er det jo ikke sådan, at man ikke kan udskille en strækning; det har vi heller aldrig givet udtryk for; vi har bare sagt, at dels er det meget vanskeligt, dels er det vanskeligt at få et sandt billede af økonomien på en bestemt strækning, fordi der jo

ikke alene er tale om trafik på denne strækning, men også om trafik, der kommer fra mange andre linjer og går over denne strækning. Det er dér, vanskelighederne kommer ind, og det ligger altså på samme måde på denne rute som på andre ruter.

Hr. Holmberg tog også det spørgsmål op, om dokumenter skulle fritages for afgifter, hvilket lovforslaget indeholder en bestemmelse om. Dertil vil jeg sige, at det er jo en ganske almindelig bestemmelse, der forekommer i lovforslag, når det drejer sig om staten. Det er, når alt kommer til alt, et bogholderimæssigt spørgsmål. Hvis afgifterne skal betales, går de jo ind i statskassen, og derfor er det rimeligt, at man har den almindelige bestemmelse i alle den slags love.

Endelig kom hr. Holmberg ind på spørgsmålet om statsbanernes stilling i al almindelighed. Jeg tror, hr. Holmberg gør sig skyldig i en erindringsforskydning, når han siger, at jeg har lovet at undersøge spørgsmålet om at gøre statsbanerne til en koncessioneret virksomhed. Jeg har selv rejst det spørgsmål engang under en diskussion, hvori jeg sagde, at det måske var rimeligt at overveje, om man skulle arbejde henimod, at statsbanerne kunne blive en koncessioneret virksomhed; men jeg har senere på et tidspunkt, da vi diskuterede disse spørgsmål i det høje ting, givet udtryk for, at jeg var gået fra denne tanke, idet jeg mente, at en koncession måtte indebære, at de danske statsbaner skulle overtage al trafik i Danmark. Det er jo det, der er meningen med en koncession. Når vi taler om, at SAS har koncession, betyder det jo, at SAS har eneret på luftfarten i Danmark, medmindre der er ruter, SAS vil overgive til andre. Når vi taler om koncessionerede telefonselskaber, betyder det, at telefonselskaberne har eneret til al telefonvirksomhed — bortset fra rigstelefonen, som hører ind under staten. Derfor har jeg ment, at skulle statsbanerne være en koncessioneret virksomhed, måtte denne have al trafik, ikke alene den, der foregår på skinnerne — ellers ville det være urimeligt at gøre statsbanerne til et såkaldt koncessioneret selskab. Derfor meddelte jeg i folketinget, sidst vi talte om disse ting, at jeg var gået væk fra denne tanke, og at jeg ikke ville overveje den længere; og når man

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ikke vil overveje en ting, vil man selvfølgelig heller ikke foranstalte særlige undersøgelser af den. Derfor foreligger der ikke noget på dette område, og der vil heller ikke fra min side blive foretaget sådanne undersøgelser.

Ja, dette svar gælder også hr. Juul Madsen, som var inde på noget af det samme, men samtidig også nævnte sidelinjerne. Hr. Juul Madsen ved jo, at der i øjeblikket er et forslag til behandling i udvalg om nedlæggelse af visse sidelinjer, og jeg har tidligere sagt, at vi er indstillet på automatisk at nedlægge sådanne sidelinjer, som vi mener det er uøkonomisk at opretholde.

Hr. Arne Larsen udtrykte forundring over, at der var gået så lang tid, inden man havde foretaget det, som vi nu er i lag med i henhold til lovforslaget, og det synes jeg i og for sig også godt man kan have ret til at forunde sig over. Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at koncessionen jo løb på 80 år, og da jeg for en del år siden blev opmærksom på dette forhold og prøvede at få det ændret, mente man ikke i finansministeriet, at der var grundlag for at foretage noget, før koncessionen udløb. Man mente, det var underkastet en vis tvivl, om det lod sig gøre, og man henstillede, at jeg ventede, og det er derfor, lovforslaget først kommer på nuværende tidspunkt.

**Holmberg:** Ministeren havde en lidt syrlig bemærkning i anledning af, at jeg havde draget andre ting ind i debatten. Jeg mener, det er ganske naturligt, når vi drøfter DSB, at vi så spørger, hvordan det er gået, når vi et par år i forvejen har haft en lignende debat.

Det er rigtigt, at det er gældende praksis med hensyn til stempelafgifter, lad det nu være, men det er måske ikke særlig fair over for private. Her er det et spørgsmål om bogholderi, men det betyder ganske enkelt, at hvis staten køber, får den det relativt billigere, end hvis det var private, der købte.

Vi er knap nok enige om, kan jeg forstå, den afvisning, som jeg mener ministeren gav sidste år. Jeg har ikke Folketingstidende lige ved hånden, men vi drøftede det sidste

år, og ministeren gav udtryk for det, han forstod ved koncession: at det var staten, der skulle overtage det hele. Men det er lige så rigtigt, at det stod i mindretalsindstillingen, at vi opfordrede ministeren til at lade foranstalte en undersøgelse, som folketinget senere kunne drøfte. Det vil altså sige, at ministeren afviser at lade foretage en sådan undersøgelse. Jeg mener, det var det, der fremgik af debatten sidste år; men hvis det stadig er ministerens mening at afvise dette, skønt et meget stort mindretal har ønsket det, kan det være, at mindretallet kan blive lidt større, hvorefter vi kan pålægge ministeren at foretage en undersøgelse.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gøre hr. Holmberg opmærksom på, at fordi et mindretal udtaler et ønske, er en minister ikke pligtig at rette sig efter dette ønske. Hvis et flertal i folketinget udtaler et sådant ønske, mener jeg en minister er forpligtet til det.

Jeg har i og for sig principielt ikke noget mod at følge spørgsmål op, som mindretallet rejser, hvis jeg mener, der er rimelighed og fornuft i det. Men jeg har ikke ment det rimeligt og fornuftigt at undersøge spørgsmålet om et koncessioneret selskab, når man ikke virkelig vil lave et sådant. Derfor spørger jeg hr. Holmberg: er man villig til fra venstres side at gå ind i en undersøgelse af spørgsmålet om et koncessioneret selskab under den form, at statsbanerne får lov til at drive al trafik i Danmark?

**Holmberg:** Nej, som svar til den højtærede minister vil jeg sige, at vi er ikke villige til, at det skal være på det nævnte grundlag. Men vi vil meget gerne have startet en undersøgelse, så vi kunne få en debat derom. Vi har jo drøftet det før, og i det hele taget, det står ikke skrevet nogen steder, hvor vi skal havne. Vi ønsker en undersøgelse af hele problemet. Når vi ved, at Danmarks største vognmandsforretning giver det kæmpemæssige underskud, den giver, må der, som jeg sagde, være lidt at undersøge hist og her. Det var da rimeligt med en undersøgelse, uden at der på forhånd tages stilling til, hvor vi skal havne.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg mener, at den første betingelse for at foretage en undersøgelse er, at man er enig om, på hvilket grundlag denne undersøgelse skal finde sted, og jeg har forstået, at det er man ikke.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om køb på afbetaling.*

Valgt blev: *Lis Groes, Albertsen, Dupont, Jørgen Peder Hansen, Egon Jensen, Viola Nørlov, Teichert, Holm Tved, Henry Christensen, Guldberg, Jens Peter Jensen (Sorø amt), Ib Thyregod, Knud Thomsen, Gerda Møller, Stetter, Baunsgaard og Poul Dam.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m.*

*og forslag til lov om ændring i lov om menighedsråd.*

Valgt blev: *Orla Møller, Bladt, Poul Dalsager, Evald Kristensen, Bjørn Krogh, Th. Mikkelsen, Carl Nielsen, Karl Max Rasmussen, Skov Thulesen, Damsgaard, Foged, Ejner Kristensen, Weikop, Gottschalck-Han-*

*sen, Edv. Jensen, Kirkegaard og Morten Lange.*

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

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 16. februar, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning vedrørende de af den internationale arbejds-konference i Genève i året 1964 vedtagne forslag til ændringer i Den internationale Arbejdsorganisations statut. (Om medlemskab og om konventioners gennemførelse).

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ekspropriation til udvidelse af bygningsanlæggene på Finseinstituttets ejendom.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om kreditforeninger.

Mødet hævet kl. 14<sup>37</sup>.

### 63. møde.

Onsdag den 16. februar kl. 13.

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

*Forslag til lov om ændring i lov om erhvervs-mæssig uddannelse af ikke-faglærte arbejdere.*

Medlemmer af folketinget Jens Chr. Christensen, Anders Andersen, Niels Eriksen, Per Federspiel, H. C. Toft, Ninn-Hansen og Niels Ravn har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om en kornordning for høstårene 1965-66 og 1966-67.*

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Arbejdsministeren (Erling Dinesen):** Herved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov nr. 194 af 18. maj 1960 om erhvervs-mæssig uddannelse af ikke-faglærte arbejdere.*

Revisionen af uddannelsesloven for ikke-faglærte arbejdere blev ved lov nr. 146 af 21. april 1965 udskudt senest til folketingsåret 1967-68. Under forhandlingerne i tinget i foråret 1965 blev der fra forskellig side peget på, at forholdsvis få unge og forholdsvis få kvinder deltog i uddannelserne. Jeg gav tilsagn om at undersøge, om det inden den almindelige lovrevision ville være muligt at forøge tilgangen til uddannelseskurserne for disse grupper gennem en forbedring af de økonomiske vilkår, der bydes dem.

Det nu fremsatte lovforslag er et resultat af denne undersøgelse.

I forslagets bemærkninger er givet nogle talmæssige oplysninger om størrelsen af den godtgørelse, der ydes for tab af indtægt eller arbejdsmuligheder under kursusdeltagelse. Endvidere er anført den gennemsnitlige arbejdsfortjeneste for ikke-faglærte arbejdere i april kvartal 1965. Indtægtstab under kursusdeltagelse for en ikke-forsørger udgør efter disse tal fra ca. 680 til ca. 800

kr. for en 3 ugers kursusperiode. I realiteten vil indtægtstabets dog være endnu større, fordi gennemsnitslønningerne siden april 1965 er steget yderligere.

Der er næppe tvivl om, at dette indtægtstab virker i høj grad kølnende på interessen hos ikke-forsørgere — og det vil fortrinsvis sige de yngre arbejdere og kvinderne — for at deltage i kurserne. Man må jo her huske på, at de uddannelser, som loven tilbyder, ikke giver nogen garanti for, at kursusdeltagerne kan opnå bedre lønnet beskæftigelse efter uddannelsen. Heldigvis er dette ofte tilfældet, men uddannelserne tager jo også sigte på at forøge produktiviteten til gavn for erhvervslivet og dermed samfundet som helhed.

Lovforslaget sigter mod at give ikke-forsørgere, der er i beskæftigelse ved uddannelsens påbegyndelse, et 50 pct.s tillæg, ligesom forsørgerne får, når de afbryder arbejdet for at gå på kursus.

I tilslutning til lovforslagets bemærkninger vil jeg understrege, at forslaget ikke medfører en økonomisk ligestilling mellem forsørgere og ikke-forsørgere. Udgangspunktet for beregninger af godtgørelsen er stadig væk arbejdsløshedsunderstøttelsen, og den er jo forskellig for forsørgere og ikke-forsørgere.

Såfremt ændringsforslaget gennemføres, vil indtægtstabets for en ikke-forsørger, der opfylder lovens arbejdsbetingelser, udgøre ca. 440-630 kr. i en 3 ugers periode. Indtægtstabets for en forsørger uden børn vil udgøre ca. 200-360 kr.; for en forsørger med 2 børn ville indtægtstabets udgøre ca. 50-210 kr. Godtgørelsen kan dog efter gældende regler højst udgøre 90 pct. af fagets gennemsnitsløn, og i sidstnævnte tilfælde ville indtægtstabets derfor i hvert fald blive 115 kr. for en 3 ugers periode.

Reglen i uddannelseslovens § 9 om ydelse af et særligt tillæg til godtgørelsen til beskæftigede forsørgere blev i 1960 begrundet med den store betydning, det måtte tillægges, at ikke blot arbejdsledige, men også beskæftigede arbejdere fik økonomisk mulighed for at uddanne sig. Under de dengang herskende beskæftigelsesforhold måtte det imidlertid påregnes, at en stor del af kursisterne ville være arbejdsledige. Forskellen mellem godtgørelsen til forsørgere og ikke-forsørgere var ud fra denne forudsætning i