

Jens Peter Jensen: Jeg må sige, at den motivering, der er givet for den højtærede ministers lovforslag, og det indhold, der ligger i ordførerens anbefaling, for mig ikke er tilstrækkelig overbevisende til, at jeg kan stemme for det foreliggende lovforslag. Jeg synes, det ligger temmelig klart, som også det ærede medlem hr. Antonsen sagde, at det ikke er det saglige arbejdes byrde, der er årsag til, at man foretager denne udvidelse, men det rent politiske hensyn. Det har man nu ikke været så stærkt opmærksom på tidligere. Må jeg nævne, at efter valget i 1945 var der 11 radikale medlemmer i tinget og 18 kommunister. Da talte man ikke om, at der skulle ske udvidelse af antallet af statsrevisorer. Ved valget i 1950 var der 12 fra retsforbundet og 12 radikale. Da talte man heller ikke om at ændre antallet af statsrevisorer. Vi kan altså sige, at det politiske behov har været til stede tidligere i lige så høj grad, som det er nu.

Så vil jeg gerne spørge den højtærede minister: hvad er omkostningen ved denne udvidelse, og kunne man tænke sig, hvis man besluttede sig for udvidelsen, at dele omkostningen i 5 portioner i stedet for i 4? (*Indenrigsministeren* [Hans Hækkerup]: Der er ingen minister, der har foreslået dette her!). Nå ja, men så er det udvalget, undskyld. Der er ingen minister, der er ansvarlig for dette her; det bærer lovforslaget tilsyneladende også præg af.

Ordføreren for forslagsstillerne (Bomholt): Hr. Jens Peter Jensen havde glemt at læse lovforslaget rigtig grundigt igennem; men det sker nok ved lejlighed.

Når dette sker nu, har det sin naturlige begrundelse. Finanslovforslaget er afleveret; vi står over for nye opgaver på dette felt, og vi mener enstemmigt inden for præsidiet og inden for udvalget for forretningsordenen, at en eventuel udvidelse er på sin bedste plads nu.

Enhver taler må jo have sin overbevisning i fred og have ret til at fremsætte sine anskuelser, og der er ikke andet at gøre end at tage de fremsatte anskuelser til efterretning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tilfølsbevilling for finansåret 1. april 1966—31. marts 1967.

(Lovforslaget (nr. 145) findes i tillæg D. sp. 4089, fremsættelsen i tidenden sp. 3570).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (From): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til finansudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af statsbaneloven.

(Lovforslaget (nr. 146) findes i tillæg A. sp. 2819, fremsættelsen i tidenden sp. 3573).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hans Lund: For mig er der ingen tvivl om, at det er med sorg i sindet, at ministeren for offentlige arbejder igen i år må foreslå takstforhøjelser ved statsbanerne. Men efterhånden er det jo blevet sådan, at man siger, at statsbanerne er en forretning, der skal drives forretningsmæssigt, og når det er sådan, må det også være rimeligt, at man giver ministeren bemyndigelse til at hæve taksterne i forhold til de kostudgifter, der er ved banerne. Ministerens lovforslag må ses på denne baggrund, og forhøjelserne skal nok betragtes som en ajourføring.

Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget, men vil dog gerne have lov til at sige, at vi omfatter en modernisering og en

[Hans Lund.]

rationalisering af statsbanerne med stor interesse. Vi er klar over, at skal forretningen statsbanerne blive rentabel eller i hvert fald mere rentabel, end den har været hidtil, må der en rationalisering og modernisering til.

Statsbanerne er vel nok det af statens mange væsener, der gennem tiderne har givet anledning til de fleste diskussioner og mest omtale. Man anerkender ikke statsbanerne som serviceorgan mere. Engang var det sådan, at man anerkendte, at statsbanerne var med i egnsudviklingen; man anerkendte, at de havde kulturelle, sociale og ikke mindst erhvervsmæssige opgaver. Sådan er det altså ikke mere. Jeg tror dog, at der endnu er en del, som er glade for statsbanerne. Mange erkender, at det er den mest sikre befordring, vi har, og jeg tror, at man fremover vil gøre endnu større brug af statsbanerne, end tilfældet er i dag. Jeg tror, at sikkerheden vil få en fremtrædende plads, når man fremover skal vælge trafikmidler.

Til slut vil jeg gerne have lov til at udtale ønsket om, at det må lykkes for ministeren at få de fornødne bevillinger til en modernisering og en rationalisering. Med det kendskab, jeg har til ministeren, ved jeg, at han vil sørge for, at rationaliseringen bliver gennemført på en sådan måde, at de menneskelige og medmenneskelige hensyn, der nu engang skal tages, når rationaliseringen virkelig skal slå igennem, bliver taget.

Holmberg: Ja, den højtærede trafikminister kan jo ikke chokere folketinget ved fremsættelsen af dette lovforslag, for folketinget er ved at være vant dertil. De skiftende trafikministre i den sidste menneskealder har fremsat lignende lovforslag, og motiveringen har næsten altid været den samme. Der står som regel, at forhøjelserne i sig selv er motiveret ved de indtrådte og forventede stigninger i statsbanernes udgifter.

Så kommer vi til lønkontoen. Det er også

det samme nu som før; den er ret dominerende. Vi er herinde i folketinget efterhånden blevet lidt immune over for store tal — og jeg kan godt sige: store underskud — men jeg synes alligevel, at det begynder at blive lidt groft med dette underskud her. Mon ikke det fremover bliver nødvendigt at tænke i nye baner? Når jeg siger „nye baner“, tænker jeg selvfølgelig ikke på nye jernbaner! Med hensyn til de store tal ved vi jo, at omsætningen er stor, og vi ved også, at indtjeningen er stor. Men når vi læser videre i lovforslagets bemærkninger, ser vi for den opgjorte periode af driftsåret 1966-67, perioden fra april 1966 til februar 1967, at der er et driftsunderskud på 105 mill. kr. og endvidere et statstilskud på 263 mill. kr. Der mangler altså et par måneder i et helt år, men alligevel kan vi begynde at udregne underskuddet pr. dag hele året rundt, og herved kommer vi jo op i nærheden af en million — måske knap nok, ca. 900.000 kr. daglig — som tilskud til Danmarks største vognmandsforretning, DSB.

Jeg kender jo den højtærede minister som en fornuftig og realistisk mand, der i almindelighed ser fornuftigt på tingene, og derfor kan jeg spørge: mener ministeren egentlig, at det fremover kan fortsætte? Jeg er selvfølgelig klar over vanskelighederne med de kæmpemæssige investeringer, som er foretaget, og jeg mener også, at vi alle sammen, uanset hvilket parti vi tilhører, må prøve at finde lidt nærmere frem til, hvad der er galt. Jeg kan huske, at hr. Lindberg for nogle år siden som minister bl. a. her sagde, at han mente, at tiden snart var inde til, at vi kunne få balance på budgettet og måske endda overskud. Det er nogle år siden, men det skulle altså ikke gå på den måde. Er det nu alligevel ikke rigtigt, at statslige forretningsvirksomheder hverken skulle give over- eller underskud? Det skulle egentlig være målet, at de skulle hvile i sig selv. Er det egentlig rimeligt, at gods og passagerer skal transporteres rundt i landet med et statstilskud på en 800.000-900.000 kr. daglig, altså i nærheden af 1 mill. kr.?

[Holmberg.]

Det er jo muligt, at ministeren hertil vil svare, at skal vi nå dertil, at der er balance, skal taksterne yderligere forhøjes, og gør vi det, så taber DSB i konkurrencen med de private vognmænd, enten det gælder lastbiler, rutebiler eller personbiler, og det er sikkert rigtigt.

Jeg indrømmer, at DSB virkelig har betydet meget for egnsudvikling og transport over de lange afstande for mange år siden; men også her gælder det jo, at tiden er en anden. Der er vel ingen, der drømmer om i øjeblikket, at hovedlinjerne ikke skal bestå; men jeg tror alligevel, at man, som jeg sagde før, uanset hvad parti man tilhører, må finde det rigtigt med en form for nyvurdering, og vi kan godt sige omvurdering af DSBs betydning med henblik på, om DSB fortsat skal drives på den nuværende måde med det underskud, som er nævnt. Jeg ved udmærket godt, at DSB har mange forpligtelser — også forpligtelser, som koster penge — men det er der jo også anden form for trafik der har.

Når jeg nu fremdrager disse forhold, ved jeg nok, at jeg bliver beskyldt for at være DSBs fjende nummer ét; men det gør nu aldrig indtryk på mig, for det er ganske enkelt ikke rigtigt. Jeg mener imidlertid, det hele taget i betragtning, at det underskud, der er på trods af statstilskuddet, som jo er meget, meget stort; må mane os alle sammen til eftertanke.

På de kritiske bemærkninger, der her er anført, kan trafikministeren udmærket godt svare med det spørgsmål, om det er muligt for mig at anvise andre veje at gå, og jeg erkender; at det kan være meget, meget svært. Jeg erkender også uden videre, at DSB har foretaget store rationaliseringer, og ser vi på lønnen for de almindelige ansatte, ja, så er den på ingen måde urimelig, og desuden er der sket en reduktion af det samlede personaletal. Det skulle jo for øvrigt være selvfølgelig og naturligt med den rationalisering og nedlæggelse af stationer, som har fundet sted, og det er altså også sket. Jeg kan gå videre og sige, at banelegemet jo er anlagt på et tidspunkt, da det var billigt; driftsmidlet, olien, er ikke særlig dyrt, og med hensyn til service mener jeg egentlig, at personalet gennemgående er høfligt, hjælpsomt og dannet —

jeg er slet ikke enig med ministeren i hans angreb på personalet.

Når disse forhold er fremdraget, bliver imidlertid tilbage det store underskud. Mon ikke det fortrinsvis ligger i, at banerne, delvis uden egen skyld, har tabt i konkurrencen med andre transportmidler? Lovforslaget bærer også præg heraf. Nu mener jeg ikke, det vil være rigtigt at gå ind på lovforslagets enkeltheder her ved første behandling; det er heller ikke min mening, for det er jo mere det principielle, vi her skal tale om, men hvis vi ser på lovforslaget, så ligger den gennemsnitlige forhøjelse stort set på 10-25 pct. Her er det ganske tydeligt, at DSB anlægger, jeg kan godt sige en kynisk, men vel egentlig også en forretningsmæssig linje for biler på overfarterne Store-Bælt og Århus-Kalundborg; på Store-Bælt har DSB jo i realiteten monopol, og her strammes grebet, her stiger taksterne mere end på den øvrige del af overfarterne.

Takstforhøjelsen på Store-Bælt kan i hvert fald ikke begrundes med, at der er underskud; hvor stort overskuddet er, bliver jo drøftet fra tid til anden, men at der er et stort overskud, er da vistnok hævet over enhver tvivl. På Århus-Kalundborg derimod er DSB åbenbart bange for konkurrencen med de efterhånden mange private ruter; det er en af de ting, der melder sig i den nyere tid.

Når jeg nu er ved Store-Bælt, kan jeg ikke lade være med at nævne en ting, som jeg godt vil have sagt her fra folketingets talerstol. Vi læste i går i aviserne, at DSB forlanger 4 kr., hvis der er lig i en rustvogn, der skal over Store-Bælt. Jeg nævner det naturligvis ikke på grund af de 4 kr., som skal betales — det kan heller ikke være penge for DSB — men jeg må bede ministeren om at få den sag ordnet på en lidt anden og en lidt mere rimelig måde. Fremgangsmåden er ikke rimelig over for dem, der bliver spurgt, om der er et lig med; de har nok at tænke på i forvejen; men den er heller ikke rimelig over for de DSB-ansatte, som skal spørge. Jeg tror derfor, det vil være rigtigt at få den sag ordnet med lidt mere takt, og det vil jeg henstille til den højtærede minister.

DSB regner jo med at få 100 mill. kr. mere i kassen ved de takstforhøjelser, som

[Holmberg.]

er nævnt, idet der regnes med uændret trafik. Jeg tror egentlig, at DSB — man kan sige desværre — forregner sig, for det gælder jo nemlig her, at kilometerprisen begynder at blive meget, meget høj — vi kan sige 20 øre på fællesklasse sådan i store træk og 30 øre på 1. klasse — således at det bliver betydelig billigere at køre i sin egen vogn end med DSB, i alle tilfælde hvis der er flere i vognen; det er ganske indlysende, selv på de lange afstande. Men vi er også nået dertil, at hvis vi er 3-4 mennesker, der skal fra Simstedtovre i Jylland til København, er det billigere at leje en taxa end at bruge DSB, og selv når vi skal betale færgeruten og få en kop kaffe på færgen, er det stadig billigere, og efter forhøjelsen bliver det endnu billigere at leje en taxa fra Jylland til København end at bruge DSB. Jeg nævner det på ingen måde som en bebrejdelse mod DSB; jeg har bare villet drage det frem for dermed at gøre opmærksom på, at trafikken ændrer sig, og at der er en grænse for takstforhøjelserne, som man skal være lidt forsigtig med.

Enkeltheder med hensyn til takstforhøjelserne på de forskellige områder kan vi drøfte i udvalget, og dér vil jeg vende tilbage til forhøjelsen både på månedskort og ugekort; det er muligt, at vi også skal drøfte lidt nærmere prisen for kort til unge mennesker under 18 år.

Det er en selvfølge, at vi inden for venstre gerne vil være med til at skaffe balance, men isoleret bare at tænke på en stigning i billetprisen mener vi er for snævert. Vi har jo også trafikministerens ord for, at vi mangler en langsigtet planlægning, hvad angår trafik, og vi mangler også en analyse af forholdet mellem baner og biler. Det ville måske også være opportunt ligesom tidligere at drøfte ejerforholdet — jeg tænker her på DSB som et eventuelt koncessioneret selskab.

Til slut vil jeg sige, at vi afviser naturligvis ikke her at drøfte takstforhøjelserne, men vi ønsker også at tage ejerforholdet frem i forbindelse med det store underskud, som fremgår af lovforslagets bemærkninger.

Ninn-Hansen: Lovforslaget er ikke opsigtsvækkende, vi har set noget tilsvarende flere gange tidligere. Det mest opsigtsvæk-

kende er egentlig datoen, den 19. april, for fremsættelsen. Tidligere lovforslag angående takstforhøjelser har været fremsat inden den skæringsdato, som man regner med for fremsættelse af nye forslag, den 15. marts, og når den ikke har været overholdt denne gang, er det, fordi regeringen har knyttet spørgsmålet om takstforhøjelserne til de forhandlinger om skatter og afgifter, vi havde i marts måned.

Det fremgik jo også klart ved afslutningen af disse forhandlinger, at man havde inddraget spørgsmålet om taksterne i dem, og at der var sluttet en aftale mellem socialdemokratiet og SF, der vedrørte dette spørgsmål, og først derefter får man så lovforslaget. Jeg ved ikke, om det er en fremgangsmåde, der egentlig passer ministeren for offentlige arbejder, at to partier på forhånd træffer aftale i forbindelse med et lovforslag, der så senere fremsættes. Jeg tror egentlig ikke, det passer ministeren, og jeg garanterer ministeren for, at det passer i hvert fald ikke det konservative folkeparti på nogen måde at skulle spille rollen som korrekturlæser for det forslag, for de synspunkter, man bliver enig om mellem socialdemokratiet og SF; det ønsker vi ikke, det vil vi ikke. Vi har altså efter den måde, hvorpå dette forslag blev til, ingen forhåndforpligtelse over for det, vi vil tage stilling til det i forbindelse med de udvalgsdrøftelser, vi skal have om forslaget, og vi vil her interessere os for, i hvilket omfang man har opfyldt det, som der er blevet givet tilsagn om, da vi sidste gang behandlede spørgsmålet om forhøjelser, om rationalisering, nemlig en gennemgribende rationalisering af statsbanerne. Jeg har for nylig været inde på det i forbindelse med et spørgsmål til ministeren og skal ikke gå nærmere ind på det her.

Vi vil selvsagt også hæfte os ved, hvad det betyder, at folk, der skal bruge toget for at komme til deres daglige arbejdsplads, må se, at deres omkostninger forhøjes med 20 pct. Det er meget rigeligt, selv i den periode, vi går ind i, hvor vi må regne med at der sker væsentlige prisforhøjelser. Vi vil interessere os for, at det kan blive billigere for dem, der må benytte toget til deres arbejdsplads.

Jeg så med stor interesse en mindretalsudtalelse i betænkningen fra det udvalg,

[Ninn-Hansen.]

der behandlede et tilsvarende lovforslag i 1964-65 og afgav betænkning den 24. marts 1965. Dér afgav socialistisk folkeparti en mindretalsudtalelse, hvori det bl. a. hedder:

„Endvidere er det mindretallets opfattelse, at den bebudede 10 pct.s forhøjelse af priserne for månedskort og ugekort mellem bestemte stationer ikke bør gennemføres.“

Det er jo næsten umuligt at styre tålmodigheden, til man hører, hvad SF's ordfører siger om den foreslåede forhøjelse på 20 pct., når SF havde en så klar opfattelse af det urimelige og urigtige i en forhøjelse på 10 pct. dengang. Men hvis SF's ordfører ikke nu skulle have helt samme opfattelse over for det højere beløb, er vi altså andre i udvalget, der vil søge at varetage de folks interesser — hvad vi selvfølgelig vil gøre — der skal bruge toget til deres arbejdsplads.

Også flere af de spørgsmål, hr. Holmberg kom ind på, bl. a. spørgsmålet om Store-Bæltstaksterne, vil vi interessere os for under en saglig udvalgsforhandling, som jeg forventer, og vor stillingtagen til lovforslaget vil afhænge af, hvilket resultat vi dér når til.

Arne Larsen: Det foreliggende lovforslag forudsætter, at vi gennemfører en række takstforhøjelser på statsbanerne, nemlig forhøjelser for billetterne, som efter ministerens forslag rundt regnet skal stige 15 pct.; for abonnementskortene, måneds- og ugekortene med 20 pct., for banepakkerne med 25 pct., stykgodsbefordringen 20 pct., vognladningsgods 10 pct. og personbiltransporten 10 pct. Alt dette skulle rundt regnet give et merprovenu for statsbanerne på ca. 100 mill. kr., og man har vel lov at sige, at forslaget i og for sig er motiveret godt nok, fordi statsbanerne har stadig stigende udgifter; indtægterne holder altså ikke takt med den større udgiftsstigning, og det til trods for at man har gennemført såvel en vis rationalisering som indskrænkninger af personale osv. osv. Det er vel kontoen for lønninger, som er den stærkest belastende.

Men jeg vil gerne ligesom ved tidligere lejligheder have lov til at sige, at det er da helt klart, at statsbanerne på mange områder har en meget, meget vigtig samfunds-

mission at opfylde, at man må leve op her-til, og at man fra samfundets side trods det stigende underskud må være parat til at foretage nødvendige investeringer i statsbanerne, således at trafikapparatet kan blive moderne og så hensigtsmæssigt som muligt, og her må jeg sige, at det forekommer mig, at udviklingen går alt, alt for langsomt; det har vi peget på ved forskellige lejligheder. Jeg vil også ved denne lejlighed understrege, at det er, som om der mangler lidt pep over statsbanerne i forskellige retninger. Man kan bare tage sådan en ting som færgetrafikken, hvor jo en række private selskaber har været i stand til at etablere færgeoverfarter, som har givet ganske god afkastning; jeg tænker her på Juelsminde-Kalundborg overfarten, den nye Molslinje osv. osv. Her har det private initiativ jo ganske afgjort skummet fløden, hvor statsbanerne, hvis man havde kendt sin besøgstid, altså kunne have etableret færgeoverfarter, som havde givet penge i kassen.

Jeg vil også i denne forbindelse komme ind på Helsingør-Helsingør overfarten endnu en gang, selv om jeg var inde på den, da vi behandlede motorvejsanlæggene i Nordsjælland. Her er altså igen et privat selskab parat til at investere i en ny færgeoverfart ca. 50 mill. kr., og man regner med, at disse penge vil være hjemme igen i løbet af 5 år. Her er man altså fra privat side parat til at gøre en indsats på et sted, hvor man, så vidt jeg kan se, ikke har mulighed for at få tab på sine investeringer. Her burde statsbanerne have levet op til, hvad skal man sige, et nutidigt krav, og derfor må jeg endnu en gang udtrykke et forstærket ønske om, at statsbanerne får bygget den nye statsbanefærgestation i Helsingør syd så hurtigt som muligt, så man kan få en hurtig og moderne færgerute over Sundet.

Når det er sagt, vil jeg også berøre det punkt, som den ærede ordfører for de konservative var inde på, nemlig abonnementskortene og stigningen for dem. Det er fuldstændig rigtigt, at vi ved statsbanelovens behandling i 1965 afgav en mindretalsindstilling på det område, og den vil jeg for så vidt opretholde i dag, for jeg finder også, det er urimeligt, at man forhøjer abonnementspriserne mere, end man forhøjer billetpriserne. Det siges i bemærkningerne, at man i og for sig havde ønsket at tage kom-

[Arne Larsen.]

mercielle hensyn her, men skulle man gøre det, så skulle disse takster på abonnementskort forhøjes betydelig mere, end man foreslår her; jeg synes, det er galt nok endda, for det er fuldstændig rigtigt, at her drejer det sig om mennesker, som beføres fra hjem til arbejdssted og tilbage igen, og hvoraf mange er henvist til på grund af boligforholdene at foretage disse rejser, som er en belastning for deres økonomi; det er de, fordi de i mangfoldige tilfælde har været nødsaget til at søge sig boliger langt fra deres arbejdsplads. Her bør der tages virkelig sociale hensyn, og derfor vil jeg håbe, at vi i udvalget kan se nærmere på abonnementsprisforhøjelserne og se på, om vi eventuelt ikke kan enes om, at disse holdes inden for i alle tilfælde de samme rammer som billetprisstigningerne.

Der er et andet problem, jeg gerne vil rejse ved denne førstebehandling, og det er spørgsmålet om personbiltransporten. Jeg synes, der er en vis modsætning mellem det, der siges i lovforslagets bemærkninger, og det, der siges i fremsættelsestalen. Jeg er ikke rigtig klar over, om det er meningen, at statsbanernes indtægter på færgeoverfarterne generelt skal give et merprovenu på 10 pct., og hvis det er meningen, at de skal give de 10 pct., har jeg forstået det således, at dette merprovenu udelukkende skal lægges på personbiltransporten. Man kan selvfølgelig sige, at det måske er her, den største forhøjelse kan lægges med nogen rimelighed; men jeg vil gerne vide, om det er det, der er hensigten og baggrunden, eller man kun vil tage en 10 pct.s forhøjelse af personbiltransporten og undlade at forhøje lastbiltransportens takster, for så vil der jo ikke i snit blive en 10 pct.s forhøjelse af de samlede indtægter på færgeoverfarterne.

Jeg har endelig endnu et problem, som jeg mener man bør se på i udvalget, og det er, hvad disse takster indebærer for især pensionister, om vi kan gennemføre sådanne lettelser for disse aldersgrupper, at de ikke berøres urimelig stærkt af de takstforhøjelser, som her skal gennemføres.

Ja, det er nogle af de ting, som jeg mener det er relevant at tage frem ved denne førstebehandling, og så håber jeg i øvrigt, at vi i udvalget kan se lidt nærmere på de synspunkter, jeg her har gjort gældende, og i

videst mulig udstrækning tage hensyn til dem.

Bilgrav-Nielsen: Den forhøjelse af statsbanetaksterne, som her foreslås, begrundes jo med den stigning, der har været og i den nærmeste fremtid kan ventes at komme i lønudgifterne. Det må siges, at de tal, som er anført i bemærkningerne, ganske klart viser, at der er behov for øgede indtægter; de viser, at der har været en lønstigning på 240 mill. kr. siden 1964, og tager man i betragtning, at statsbanetaksterne i maj 1965 blev forhøjet med et samlet beløb på 42 mill. kr., og at vi kan forvente nye lønstigninger, ligger det klart, at det driftsunderskud på 104 mill. kr., som man i øjeblikket kan konstatere i perioden fra april 1966 til februar 1967, vil blive forhøjet en del, inden året er omme.

I mit parti mener vi ikke, det ville være heldigt, om man skulle tage hele udgiftstigningen over en takstforhøjelse, men når ministeren ved nærværende forslag sikrer sig 100 mill. kr. mere til statsbanerne, finder jeg alligevel anledning til at spørge, om ministeren da regner med, at yderligere rationalisering kan nedbringe underskuddet med de 100 mill. kr., som man trods takstforhøjelserne jo stadig vil have. Lidt nærmere redegørelse for, hvorfor takstforhøjelserne netop skal andrage 100 mill. kr., synes jeg vi savner. Det fremgår af bemærkningerne, at der i de sidste par år er sket en nedgang på ca. 1100 i antallet af ansatte ved statsbanerne, og det nævnes, at yderligere rationalisering tilstræbes. Jeg er overbevist om, at en yderligere rationalisering er mulig, og jeg håber, at ministeren og statsbanerne i det kommende udvalgsarbejde kan fremvise planer herfor.

Jeg skal ellers ikke ved denne førstebehandling komme ind på enkelthederne ved de foreslåede forhøjelser, men blot udtrykke håb om, at vi i udvalget kan få en grundig drøftelse af, hvordan forhøjelserne kan anbringes på de forskellige takster, uden at vi derved skaber utilfredsstillende forhold. Må jeg her indskyde, at jeg med tilfredshed har konstateret, at ministeren ifølge bemærkningerne angående abonnementskort ikke har ment på nuværende tidspunkt at ville give abonnementskort for unge under 18 år en særlig forhøjelse. Jeg

[Bilgrav-Nielsen.]

nævner det, fordi det er vigtigt, når vi, som vi har gjort det i dag, har hørt lidt om, at man påtænker at indføre nye regler med hensyn til tilskud til unge, der har behov for transport, det være sig unge under uddannelse eller lærlinge. Men i bemærkningerne står der også, at ministeren på nærværende tidspunkt ikke vil foreslå en ekstra forhøjelse af abonnementskort for unge under 18 år, og så vil jeg da gerne spørge ministeren, om han har tanker om i nær fremtid at komme med forslag herom.

Endvidere kunne jeg også ønske at få lidt mere at vide om, hvilke overfarter det er, ministeren har i tankerne, når der i bemærkningerne står, at visse biloverførsler skal have en større forhøjelse end andre. Hr. Holmberg har for så vidt måske givet mig en forklaring herpå, men jeg kunne godt tænke mig at høre ministerens svar på dette spørgsmål.

Jeg må til sidst sige, at jeg har jo også bemærket, at der er en måske tydelig forbindelse mellem skatteforliget og det lovforslag, vi her skal behandle, og jeg afventer også på dette punkt med interesse ministerens svar.

Jeg skal sluttelig sige, at vi fra det radikale venstre er velvilligt indstillet over for lovforslaget, og vi vil medvirke til en positiv behandling i udvalget.

Antonsen: Selv om det her foreliggende lovforslag er et led i momsforliget — hvor regeringen jo var så klog at få SF med til at gennemføre forhøjelserne på disse områder — må man jo erkende, at lovforslagets begrundelse i omkostningsforhøjelser ikke lader sig afvise. Der er betydelige omkostningsforhøjelser, siden man sidst forhøjede taksterne, og der er derfor også en saglig begrundelse for at gennemføre forhøjelser af DSBs takster. Man kan jo kun beklage, når man ser på de ønsker, der fremsættes, at omkostningsniveauet virkelig er steget så voldsomt, at man nu må gennemføre så kraftige takstforhøjelser, og man kan tilføje, at det er godt, at folketingset ikke skal dække omkostningsstigningerne i forbindelse med al den erhvervsvirksomhed, der udøves her i landet; det kunne hurtigt blive et bundløst område.

Det giver naturligvis anledning til den principielle betragtning, at der bør gøres mere for at fremskynde rationaliseringen inden for DSB. Man kan langtfra være nået til enden på, hvad det i dag ville være rimeligt at foretage af nedlæggelser af banestrækninger og koncentration omkring de opgaver, som der virkelig er basis for fortsat at løse ved hjælp af statsbanerne. Det kunne også give anledning til overvejelser, om man ikke burde udskille statsbanerne eller jernbandedriften her i landet på en sådan måde, at det ikke bliver en opgave for folketingset at tage stilling til, hvilke takster der på alle de forskellige områder skal opkræves for både personer og transport, at man altså udskilte det som et koncessioneret selskab, som i løbet af få år skulle kunne løbe rundt. Hvis der så var specielle strækninger, hvor man af egnsudviklingsgrunde kunne tænke sig at bevare jernbandedrift, og hvor det i øvrigt ikke var økonomisk forsvarligt, var der naturligvis en mulighed for, at man til løsningen af disse opgaver kunne yde egentlige statstilskud. Men det er mere principielle overvejelser med hensyn til en fremtidig løsning.

Vi står nu midt i den opgave, at der må gennemføres takstforhøjelser; inflationen rider; men det giver os samtidig anledning til at overveje, om vi ikke her har et yderligere eksempel på, at vi i folketingset ikke til fulde opfylder den forpligtelse, vi har til at begrænse inflationen, således at vi ikke fortsat skal være blandt de lande i Vesteuropa, der har den kraftigste inflation. Finanspolitikken herhjemme har jo i mange år desværre været præget af for sen og for utilstrækkelig indgriben over for inflationen. Vi kan kun med beklagelse konstatere, at den nuværende situation ikke tyder på, at det bliver bedre foreløbig, og derfor vil ministeren for offentlige arbejder formentlig senest om 2 år igen møde frem med ønsker om yderligere takstforhøjelser.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Ja, jeg må jo, som skik og brug er her i dette hus, sige tak for den tilslutning, der principielt er givet til gennemførelse af dette lovforslag. De indvendinger, der er gjort, og de spørgsmål, der er stillet, er jo gamle kendinge fra de snart 30 år; jeg har været her i huset, og vi finder vel ud af det.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg tænkte egentlig: mon hr. Holmberg ikke snart stiller forslag til beslutning i dette ting om at nedlægge statsbanerne? Det var egentlig rimeligt, at vi fik det spørgsmål klaret, for jeg synes ærlig talt, det ærede medlem sådan år efter år er blevet ved at bore i dette her. Det er egentlig underligt, at hans partiblade deroppe, hvor han er fra, — som jo skal have en hel del ud af dette her — ikke spørger: hvad mener den mand egentlig? Taler han bare, eller er det en handlingens mand, som vi står over for? Nå, jeg skal overlade til hr. Holmberg selv at finde ud af tidspunktet for at stille et sådant forslag. Det kan jo være, at man kan sige med en vis rimelighed, at i den kommission, som nu kommer, kan man drøfte det, og så er der jo tid nok til at fremsætte en mindretalsresolution i kommissionen, om så skal være.

Hr. Hans Lund forudsatte og med rette, at ved den rationalisering, som finder sted og fortsat vil finde sted, må der naturligvis tages et rimeligt hensyn også til personalet. Man kan ikke forudsætte, at personalet går ind for en virkelig udnyttelse af rationaliseringsmulighederne, hvis de ikke ser, at de også får noget ud af det. Man drøfter jo tit, hvilke parter der skal have andel i gevinsten ved en rationalisering, og man får ikke den fulde rationalisering, hvis ikke de, der skal være med til at udnytte rationaliseringsmidlerne, også får noget ud af det, så på det område kan personalet være ganske roligt.

Det store underskud er nu gjort op til 900.000 kr. om dagen, og det er jo noget, man har talt om længe. Men dertil kan jeg i og for sig kun svare det, jeg sagde til indledning: vil man ikke være med til at betale det, ja, så må man stille forslag om, at statsbanerne lukker. Ellers må man gøre det, vi hidtil har gjort: betragte statsbanerne som et så vigtigt led i den danske transport, i det danske erhvervsliv, for den menneskelige trivsel, at vi ikke kan undvære statsbanerne. Hermed skal ikke være sagt, at der ikke kan gøres mere for at bringe en bedre balance i forholdet mellem indtægter og udgifter; her skal der absolut ske noget mere. Statsbanerne, eller rettere sagt organisationerne, har jo også taget initiativet på et område, hvor jeg mener der kan ske en hel del; generaldirektoratet har tilsluttet sig

dette, og dette arbejde er i gang. Der er ingen tvivl om, at statsbanernes apparat hviler for meget på ordninger og forestillinger fra forrige århundrede. Det er også menneskelig forståeligt, om der er nogle i statsbanerne, der ikke rigtig kan leve sig ud over den tankegang. Det kender vi også i private virksomheder; ja, vi kender nationer, der har det på den måde. Jeg tror dog, at det problem vil løses, for man er klar over, at nu gælder det om at lytte til græsset, der gror, og finde de opgaver, der skal løses.

Når den kommission, som jeg forstår vi kan få nedsat, kommer i gang med arbejdet, så er der jo nok her et område, hvor den måske kunne afgive en delbetænkning, og hvor vi kunne gøre et større operativt indgreb. Jeg har meddelt generaldirektøren, at man personalemæssigt må indstille sig på sådanne operative indgreb, uden at for meget personale bliver skadet derved. Vi har jo eksempler på visse vanskeligheder, når man ikke i rimelig tid har varskoet dele af personalet, men jeg håber ikke, det skal gentage sig. Dette også som et svar på det, hr. Hans Lund var inde på.

Når det ærede medlem hr. Holmberg nævner ministerens angreb på personalet, vil jeg gerne sige, at jeg har aldrig angrebet statsbanernes personale; jeg så godt, der var nogle blade, der gav det udseende af, at jeg havde angrebet statsbanernes personale, men tværtimod sagde jeg jo, at statsbanernes service var bedre, end rygtet fortalte. Det betyder ikke, at man ikke kan gøre tingene bedre. Jeg tror ikke, der er noget, der laves så godt her i landet, at det ikke kan gøres bedre, og der er nok mange virksomheder, der kommer til at finde ud af, lige fra den øverste chef til den sidst antagne, at skal vi klare os i konkurrencen, og det gælder også transportmæssigt, gælder det ikke om at gå og skubbe skylden på hinanden og tale om, hvem der har skylden for, at det gik dårligt; nej, så er det med at tage fat på at få tingene gjort, så vi kan klare os i konkurrencen. Sådan vil det også være for statsbanernes vedkommende. Jeg vil gerne gentage her, hvad der er min formening, nemlig at man i statsbanerne må forstå — det gælder også fra den øverste til den nederste — at i transport, navnlig persontransport, men også i godstranspor-

[Ministoren for offentlige arbejder.]

ten, er serviceproblemet en af de allervigtigste ting for at få forretningen til at gå. Er der nogen i statsbanerne, der ikke er med på det, så tror jeg, de skulle forlade statsbanerne, for så har de ikke rigtig forstået, hvad det er, de har med at gøre.

Denne bemærkning kan måske også blive angrebet, men det er efter nøje overvejelse, jeg fremsætter den, for sådan er situationen, ikke alene for jernbanetransporten, men også for anden transport. Det gælder vel for øvrigt i erhvervslivet i al almindelighed, at konkurrencen er så hård, at tager man sig ikke sammen, så er der andre, der går med forretningen; og DSB skal jo være en forretning, det er derfor, man driver statsbanerne, som man gør.

Der står i bemærkningerne, at man vil graduere forhøjelsen på de forskellige overfarter ud fra almindelige forretningsprincipper, og der skulle vel ikke være nogen her, i alt fald i højre side af salen, der kan have noget imod, at statsbanerne får de samme vilkår, som private forretninger har; ellers ville det jo være humbug, når man taler om, at statsbanerne skal drives mere forretningsmæssigt.

Forenede Danske Motorejere har givet udtryk for, at der efter deres mening er monopol på Store-Bælt; jeg synes dårligt, at en så stor organisation kan stå model til det. Enhver i dette land ved jo, at der ikke er monopol på Store-Bælt eller noget andet sted. Enhver kan jo begynde at sejle på Store-Bælt i morgen, hvis han har lyst; der er ingen, der forbyder det. At der er nogen, der har prøvet det og har måttet give op, fordi de opdagede, at det gav ikke de penge, de havde troet, er en sag for sig; men jeg vil gerne protestere imod den udtalelse, at statsbanerne skulle have monopol på Store-Bælt; det er der overhovedet ikke tale om.

Jeg har i og for sig heller ikke indtryk af, at man sådan skovler masser af penge ind. Jeg har tværtimod indtryk af, at flere af Kattegatsruterne godt kunne tænke sig, at statsbanerne forhøjede deres satser lidt, så de også selv kunne få lov til at kravle lidt opad for at få en endnu bedre forretning. Jeg går da ud fra, at de sejler til stærkt afmålte priser — nu taler man om, at statsbanerne er så grådige — jeg går ud fra, at de ikke skummer en ekstra portion penge

og lader det se ud, som om der ikke er mere end lige til. Hvis der er en så stor forretning i det, som man foregiver mange gange, burde de jo vise, at det kunne laves for den halve pris — hvad jeg forstår at FDM er kommet til. Så enkelt er det nu ikke, men det er jo nok en ting, som udvalget kan komme til at beskæftige sig med.

Det er rigtigt, som hr. Holmberg nævner, at der, når man lader priserne stige, er en vis risiko for, at der bliver en mindre efterspørgsel, og at derfor takstforhøjelsen kunne få den virkning, at man ikke får de ca. 100 mill. kr. ind, som man regner med. Lovforslaget er lagt til rette efter, at vi nogenlunde skulle kunne fastholde trafikantene og godsmængden, men ingen ved naturligvis i dette øjeblik, om det er sådan; det får vi nu prøve, og viser det sig, at der er en større afgang af kunder, end vi har regnet med, er det altså et alvorligt varsel om, at det kan blive nødvendigt med nye forhøjelser, og det bliver så igen et spørgsmål, om folkettinget vil bevilge yderligere statstilskud, hvis driftsunderskuddet bliver endnu større.

Hr. Holmberg og hr. Bilgrav-Nielsen, måske også andre, har talt om abonnementskort for unge under 18 år. Det er rigtigt, at vi ikke rører ved disse takster på nuværende tidspunkt, men giver udtryk for, at vi egentlig havde lyst til det, og jeg må for mit vedkommende sige, jeg har stor lyst til det, idet min vurdering er den, at dette ikke er et socialkontor, det er en forretning, og hvis man her i samfundet mener, at de, der er under 18 år — og det kan være velbegrundet — skal have nogle billigere takster, så må man hente pengene et andet sted. Det kan ikke være rimeligt, at statsbanernes omkostninger skal belastes med noget, som ikke kommer statsbanerne ved. Vi vil få det samme problem for postvæsenet. Det er ikke rimeligt, at staten skal betale for, at man kan få aviser bragt ud, det må folk selv betale for; det er ikke rimeligt, at postvæsenets konto skal belastes med omkostningerne hertil. Nu går det ikke sådan, det vender vi tilbage til om nogle dage; men dette princip, at disse to forretninger skal belastes med omkostninger, som intet har med forretningen at gøre, er forkert.

Det samme gælder, når der er tale om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

de ældre. Vi har da alle sammen forståelse for, at de ældre og invalider og andre skal have mulighed for at komme ud at rejse og til rimelige priser; det var jo noget, som min forgænger fik gennemført; vi fik 65-billetter ud fra en forretningsmæssig betragtning — han har ikke fået så forfærdelig meget tak for det — men hovedsagen er jo, at mange har rejst, det ved jo de, der har prøvet at skulle med, skal vi sige 15.10 her fra København om fredagen; de har oplevet, hvad det betyder, og det samme gælder andre tog. Det er godt, at det er sådan, men at trække større vekslere på, at man skulle kunne gå videre ad den vej, må jeg advare imod. Hvis man vil give sådanne ydelser, må det være sociale foranstaltninger.

Endelig vil jeg med risiko for også her at blive angrebet fra forskellig side sige dette: vi må ikke være i tvivl om, at i samme omfang, som vi giver folkepensionister, invalidepensionister og andre levevilkår eller en levestandard, som nogenlunde svarer til, hvad det øvrige samfund har, må de også betale de almindelige omkostninger, som følger med, for er manden med 308 kr. om ugen og 4 børn osv. ikke i dag dårligere stillet end en invalide- eller en folkepensionist? Jeg skal ikke kunne sige det, men jeg er ikke sikker på, at det ikke er sådan. Det kan måske lyde lidt skrap, navnlig fra et socialdemokratisk regeringsmedlem, at sige det på den måde, men når det rent faktisk forholder sig sådan, er der ingen grund til, at vi går og klapper hinanden på skulderen sådan hver anden dag for så bagefter at sige: det var jo ikke andet end skulderklap. Vi kan lige så godt se tingene i øjnene og erkende, hvordan forholdene er — i dette tilfælde for de to forretninger: statsbanerne og postvæsenet. Det er mit grundsynspunkt, og det er vel rimeligt at det kommer til udtryk ved denne lejlighed.

Hr. Ninn-Hansen og hr. Bilgrav-Nielsen har været inde på — og det har hr. Anton-

sen også nævnt, tror jeg — at dette her jo havde relation til skatteforliget. Det er jo for så vidt rigtigt, som hvis ikke disse hundrede millioner skaffes — og senere andre hundrede millioner af postvæsenet — så vil der mangle 200 mill. kr. i statskassen, der må skaffes på anden måde, eller også må der være et tilsvarende minus i kasseoverskuddet. Sådan er det; der er en stærk forbindelse med de ting, og vi må vel også erkende — jeg tror, det er den indrømmelse, hr. Ninn-Hansen var ude efter — at det jo var under lidt unormale forhold, skatteforhandlingerne foregik; det var særlige omstændigheder, som gjorde, at sammenkædningen mellem disse skete. Jeg skal ikke gå ind i en debat om dette; det har jeg heller ikke forudsætninger for; jeg har ikke haft noget med det at gøre, så det kan jeg ikke udtale mig om; men det er vel også mindre afgørende nu. Det, der bliver tilbage, er, at hvis ikke de 200 mill. kr. skaffes, må de skaffes på anden måde for at opnå en rimelig dækning.

Man har været inde på taksterne for månedskortene, for billetterne fra bopæl til arbejdssted og omvendt, og det er rigtigt, at for år tilbage var månedskortene faktisk for billige i forhold til det, man fik for dem, og i forhold til omkostningerne ved disse rejser. Det søger man altså nu at rette lidt op på, men vi får ikke fuld opretning. Efter det svenske system — som vel i og for sig er anerkendt fra alle partiers side i Nordisk Råd og i øvrigt fra alle landes side — skal enhver rejser pris så vidt muligt svare til omkostningerne ved rejsen, og ud fra det forhold må jeg mene, at det ikke ville være rimeligt, om månedskort og andre kort ikke fik deres væsentlige andel af forhøjelserne nu, navnlig fordi de har været skånet tidligere — for det første fordi det ikke er noget socialkontor, der er tale om, og dernæst fordi det så vidt mig bekendt stadig væk er sådan, at der blandt forskellige fradrag i den skattepligtige indkomst også er fradrag for omkostninger til transport. Hvis man fra samfundets side

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mener, at disse omkostninger skal tilgodeses på en eller anden måde, skal det ikke foregå over statsbanernes regnskab, så må det foregå på anden måde. Det svarer til det, jeg før nævnte.

Jeg tror, jeg hermed har svaret på de spørgsmål, der er stillet. Spørgsmålet om et koncessioneret selskab er der vel ikke grund til at vende tilbage til, det har jeg omtalt mange gange her i salen. Den forhandling, der vil blive i udvalget, bliver jeg jo nok indblandet i, og dér kan vi så tale om de detaljer, der måtte være, og de spørgsmål, jeg ikke har besvaret tilstrækkeligt grundigt eller måske ikke har haft tilstrækkelig grundlag for at kunne besvare her på stående fod.

Holmberg: De polemiske bemærkninger til mig, ministeren indledte med, synes jeg egentlig ministeren skulle holde sig for god til. Hvorfor komme med de overdrivelser, at jeg bare taler om at stille forslag, og så kunne jeg tage og stille forslag om nedlæggelse. Det var måske mere rimeligt at høre efter, hvad der blev sagt. Jeg sagde udtrykkeligt, at der var ingen, der tænkte på eller drømte om, at der skulle stilles forslag om nedlæggelse, men at jeg gjorde opmærksom på den udvikling, som har fundet sted. Dér troede jeg i øvrigt den højtærede minister og jeg var enige, også med hensyn til nedlæggelse af sidelinjer, det har vi da i alle tilfælde været før. Jeg er for øvrigt også enig med ministeren i en hel del af hans bemærkninger, hvad angår socialpolitik i forbindelse med DSBs taksater. Jeg tror, det var meget nyttigt, at vi fik de ting drøftet.

Men både det, jeg nævnte før om måske en anden form for ejerforhold, måske et koncessioneret selskab — hvad jo også hr. Lindberg engang var lidt inde på — og hele udviklingen mener jeg det ville være rimeligt og sagligt at drøfte med hinanden uden de forskellige overdrivelser, som vi en gang imellem møder.

Ministeren nævnede påstanden om monopol på Store-Bælt og tilbageviste den med harme: der var intet monopol. Det har ministeren selvfølgelig i teorien ret i, men vi ved jo, at i praksis forholder det sig på den

måde, at der er en form for monopol på Store-Bælt.

Med hensyn til det, jeg nævnte i første omgang om det store daglige underskud, synes jeg, det er rimeligere at drøfte det, når vi taler om hele den udvikling, som har fundet sted. Ministeren sagde i en anden forbindelse for et stykke tid siden, at han også så sådan på det, at hvis det var i dag, banerne skulle bygges, ville de nok ikke blive bygget.

Det med det store underskud tror jeg kan give anledning til en dyberegående trafikpolitisk overvejelse; for sandheden er jo, at trafikken spiller en større og større rolle i den samlede økonomi. Hvis vi ser på de sidste opgørelser — som jeg har fået for ganske nylig — og undersøger udviklingen fra 1950 til 1963 — det er de tal, vi har fået fra Landsforeningen for danske Vognmænd — så var forholdet mellem transporten med skib, bane og bil for den samlede godsmængde i 1950 i procenter 16-36-48. Går vi op til 1963, var de samme procenttal 7-14-79, og går vi længere op endnu og ser på den samlede godsmængde både ved persontrafik og godstrafik, er det muligt, at DSB bare råder over en 7-8 pct. af den samlede trafik.

Ja men, højtærede minister, skal dette virkelig ikke hænge sammen med den drøftelse, vi i øvrigt har med hensyn til underskuddet? Jeg synes, vi skal tage og kigge lidt nærmere på de ting, og uanset hvad parti vi tilhører, så må det da være et problem, vi skal have drøftet nærmere i udvalget, men også i øvrigt.

Arne Larsen: Det skal kun blive et par korte bemærkninger.

Jeg er da helt enig med den højtærede minister i, at man må stille sine krav såvel til ledelse som til alle øvrige medarbejdere i statsbanerne, og at det gælder om at få etableret det bedst mulige samarbejde mellem de ansattes organisationer og DSBs ledelse for at få udviklet et moderne og tidsvarende transportapparat. Jeg tror og håber da også på, at et sådant gensidigt tillidsforhold mellem ledelsen og de ansatte er ved at udvikle sig, og at man såvel i distriktet som på stationerne gennem samarbejdsudvalgene og de muligheder, man

[Arne Larsen.]

her har, gør, hvad man kan, for at såvel rationaliseringen som moderniseringen af statsbanerne kan skride frem i et så hurtigt tempo som muligt.

Men det er da helt klart, at hvis vi skal nå det ideelle — altså hvor underskuddet på statsbanerne bliver mindst muligt — er det også nødvendigt, at man fra folketingets partiets side er parat til at ofre de penge, som det koster at modernisere statsbanerne. Jeg vil da også tro, det må være et af de punkter, som den snart nedsatte trafikkommission kommer til at tage op.

Men at statsbanerne inden for en overskuelig fremtid vil kunne udvikle sig til en forretning, der kan hvile i sig selv, det tror jeg altså ikke på. Der er så mange andre samfundsmæssige hensyn, der skal tages, at det vil være et urimeligt forlangende at komme og sige, at statsbanernes transportarbejde skal kunne balancere, altså at indtægter og udgifter skal kunne balancere.

Men jeg er helt enig med ministeren, når han siger, at man skal udnytte alle muligheder, at man skal tage sig sammen, for ellers render andre med forretningen og fortjenesten; og her kan man vel nok sige, at DSB indtil videre ikke rigtig har vist fornødne evner eller gjort den fornødne indsats for at gøre sig gældende på de områder, hvor forretning og fortjeneste kunne blive til gunst for DSBs regnskaber.

Jeg er ked af den bemærkning, ministeren kom med, at DSB ikke er noget socialkontor. Det er det naturligvis ikke, men at forlange, at alle tjenesteydelser, som DSB yder befolkningen, skal betales efter de udgifter, der er forbundet dermed, finder jeg ikke er rigtigt. Det, det drejer sig om, er abonnementskortenes lavere priser for de unge. Ministeren mener, at det ikke er en opgave for DSB at give tilskud hertil. Det er nok muligt, at det ikke er en opgave for DSB at give sådanne tilskud, men så må vi prøve på at finde frem til et system, så der gives tilskud fra anden side, eller så DSB får et tilskud fra socialministeriet, eller hvad man nu kan finde ud af, men det kan da i og for sig være revnende ligegyldigt, hvordan pengene overføres til DSBs kasse. Sagen er den, at DSB også har forpligtelser i så henseende, og her finder jeg altså, at den politik, man fører på abonnementskort-

området, i og for sig bør fastholdes, at man ikke skal tage kommercielle hensyn, men at man skal tage virkelig sociale hensyn, og så må det være staten, som på en eller anden måde yder de nødvendige tilskud.

Ministeren for offentlige arbejder (*Horn*):

Ja, jeg må jo alligevel gøre en bemærkning om det med et koncessioneret selskab, selv om jeg mener, at jeg måske både 7 og 10 gange har udtrykt min mening om det. Det er jo nærliggende, at man tager det op, og jeg husker også udmærket det udvalgs-møde, hvor min forgænger og generaldirektøren var til møde, og hvor hr. Lindberg fremsatte det synspunkt, at det var jo en ting, man kunne kigge på. Man har også spurgt her i tinget nogle gange, hvad det egentlig blev til med det kiggeri, og det har hr. Lindberg svaret på i sin ministertid. Jeg gentager, hvad jeg mener om det, selv om nu kommissionen skal til at kulegrave det, hvad jeg også tror hr. Holmberg er med på.

Vi kan ikke forestille os, at DSB med den service, som befolkningen forlanger, som erhvervslivet, ikke mindst mange store virksomheder og folk, der ikke har bil, forlanger — der er jo dog nogle mennesker, der ikke har bil, men dér kan man selvfølgelig sige, at dem kan man drive sådan en slags apartheidpolitik over for; det ved jeg ikke, om man har tænkt sig, det har man jo da næppe — vi kan ikke forestille os, at denne forretning kan komme til at bære sig; det tror jeg ikke er gør ligt med vort lands struktur og i vort lille land. De tal, som hr. Holmberg selv nævnte angående fordelingen af transporterne, siger jo meget herom. Det måtte i alt fald være sådan, at de, der skulle drive dette selskab, måtte regne med, at de ikke kunne klare det over taksterne, for så ville de hurtigt få den væsentlige del af forretningen lukket. De måtte have et eller andet sted, hvor de kunne gå hen og hente nogle penge til at supplere op med, så de kunne modernisere og følge med i udviklingen. Det er ren teori at tale om, at statsbanerne kan være et koncessioneret selskab. Men som sagt, jeg håber, kommissionen vil bore i det, så vi kan få alle enkeltheder klarlagt og den diskussion kan høre op.

Jeg synes ikke, hr. Holmberg har ret i, at det kun er teoretisk, der er frit slag på Store-Bælt, og at i praksis skulle der ikke

[Ministeren for offentlige arbejder.]

være det. Jeg har ikke hørt noget til, at hverken Korsør eller Nyborg byråd eller nogen af de andre kommuner, som ligger derop til, har haft nogen henvendelser om at få bygget færgehavne, hvor man kunne starte, og jeg tvivler på, at der er nogen kommuner på Sjælland og Fyn, som vil afvise en henvendelse fra folk, der vil begynde at sejle for privat regning og bringe priserne ned; jeg tror, de blev modtaget med kyshånd, hvis de meldte sig, så hvis hr. Holmberg har nogen, så hvisk dem endelig i øret, at der sidder både sogneråd og byråd og venter på, at der kommer nogen og siger, at de vil lave noget — så jeg kan vist roligt sige, at det også i høj grad er i praksis, der er frit slag. Men jeg forstår godt, at man ikke vil anbringe penge i det foretagende, navnlig hvis vi tænker os, at der i løbet af et rimeligt antal år kommer fast forbindelse.

Så nævner hr. Arne Larsen spørgsmålet om rationalisering, og vi er enige om, at det ikke rigtig kan blive til noget, medmindre man sætter nogle penge ind på, at det kan gennemføres. Sådan er det også i en privat forretning. En privat forretningsmand må sætte sig hen og fundere over, om det kan betale sig for ham at anskaffe de og de maskiner, så forretningen går bedre rundt, eller at udvide værksteder eller lagerrum, hvad der nu måtte være tale om. Rationalisering koster nogle penge, som vi fra folketingets side måtte sætte ind i starten, idet vi regnede med, at de penge kom hjem igen. Der er ingen tvivl om, at der nås en hel del ad den vej. Jeg er også enig med hr. Arne Larsen i, at der er nogle steder, hvor man kan sige, at statsbanerne ikke burde have været så tilbageholdende. Folketinget skulle have været stillet over for det spørgsmål: vil folketinget sige nej til en forretning, som kan give DSB indtægter? Noget sådant har DSB ikke gjort, vel fordi DSB har været mere eller mindre chokeret over de ulidelige angreb, fordi man ikke kunne få underskuddet bragt ned. Men det burde egentlig være folketinget, der havde fået ansvaret for det. Derfor har jeg også sagt til statsbanerne: hold jer ikke tilbage, bring det ansvar frem i folketinget, det er ikke noget, statsbanerne skal tage ansvaret for, det må blive folketingets sag.

Angående det med socialkontoret kan jeg kun sige, at hvis man her i folketinget vil bevilge penge til billigere rejser til unge under 18 år, til folkepensionister og andre, skoleungdom, ungdomsgrupper af forskellig art og idrætsfolk, og hvis det er penge, der bevilges over finansloven og så går over til statsbanerne, så vi får den forretning, vi skal have ud af det, ja, så er sagen i orden. Jeg har intet imod det, tværtimod; hvis samfundet har råd til det, så jo mere vi kan gøre på det område, des bedre! Men pengene må så bevilges på anden måde, det skal ikke gå over statsbanerne. Man kan sige, at det, som også hr. Arne Larsen siger, går af den samme kasse. Jeg synes nu ikke, det er helt rimeligt; det er ikke at give DSB rimelige vilkår. DSBs renommé skades meget ved denne snak om underskuddet, og alle i dette land, jeg vil ikke sige ved, men de burde vide, at der er nogle ganske særlige forhold med den forretning, nemlig at DSB er et serviceorgan for samfundet, og at samfundet hidtil har sagt: vi tager det underskud.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (From): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om sygeplejersker har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 27. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov for Grønland om pant.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed.

[Første næstformand.]

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om midlertidigt tillæg m. v. til folke-, invalide- og enkepensionister samt om midlertidig forhøjelse af grænsen for hjælp til underhold.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om beskatning ved sammenslutning af aktieselskaber m. v.

6) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om udflytning af den kgl. grønlandske handel [af H. C. Toft m. fl.].

7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af statsbane-loven.

Mødet hævet kl. 15²⁶.

59. møde.

Torsdag den 27. april kl. 13.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov for Grønland om pant.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 117) findes i tidenden sp. 3733).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 130 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 108) findes i tidenden sp. 3733).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 135 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om midlertidigt tillæg m. v. til folke-, invalide- og enkepensionister samt om midlertidig forhøjelse af grænsen for hjælp til underhold.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 144) findes i tidenden sp. 3741).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 132 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 107) findes i tidenden sp. 3741).