

**[Carsten Raft.]**

Jeg mener ikke, at kilometerantallet rigtig svarer til motiveringen. Man kan se bort fra Slangerupbanen, som er uden større interesse. Fåborg—Mommærk ruten var, såvidt man kan se, under statsbanerne, da sidste takstforhøjelse blev besluttet, og må derfor også falde udenfor betragtningen. Det er oplyst, at handelsrejsende på deres normale rute på de sydfynske baner — de sydfynske byer koster dem ca. fire rejser om året — brugte sådan noget som 20 kr., idet de havde rabat på de sydfynske baner. Det er lige stærkt nok, at når de nu køber kort dertil, skal de betale 125 kr. ekstra.

De erhvervsrejsende med årskort har været ganske særlig bebyrdet, siden vi fik ekstraforhøjelsen i 1940. Til trods for at man gjorde, hvad man kunne ved den sidste forhøjelse i 1946, blev der ikke taget hensyn dertil. Nu skal de have en speciel ekstraforhøjelse. Det er i det hele taget det princip, som statsbanerne fører deres takstpolitik efter, og som ikke er særlig tiltalende, at de gode kunder, de kunder, man er sikker på, de kunder, som er nødt til at rejse med statsbanerne, bliver særlig bebyrdet, og de kunder, man søger at få fat på, slipper billigere.

Lad mig nævne et tilfælde på fragtpolitik. I øjeblikket befordres der fra omegnen af Sæby, et sted, hvor der ikke er jernbanespor, mursten pr. jernbane til København, og det er billigere end at sende dem over Sæby havn med de små skibe, som altså mangler den fragt i øjeblikket, og som har store vanskeligheder. Der er man meget ivrig for at nedsætte taksterne for at vinde penge ind, men der er også konkurrence. Derimod vil man altid være ivrig efter at forhøje taksterne for abonnementskortene, og det går ud over de handelsrejsende, som er nødt til at have kort, og omegnens erhvervsrejsende, som skal til deres arbejdssted, og som er nødt til at have kort. Det er måske en politik, som visse private firmaer kan føre, og som man ikke synes er særlig pæn. Også om statsbanerne gælder det, at hvor man har monopol, der benytter man det, og hvor man skal se at få tjent nye penge ind, benytter man den smidigere tarifpolitik. Men hvis der skal være nogensomhelst mening med, at statsbanerne er lagt i statens hænder, er det den modsatte mening af den, som ethvert

almindeligt menneske må få ud af det, når man fører en politik, der er så temmelig utiltalende som denne form for takstpolitik.

**Skytte:** Det er ganske naturligt, at ministeren for offentlige arbejder ser sig om efter øgede indtægter på et tidspunkt, da underskuddet hos de danske statsbaner godt kan siges at være meget stort. Men mig forekommer det at være lidt ensidigt, når man foreslår forhøjelse for en enkelt gruppe af dem, der i dag er kunder hos de danske statsbaner. Derfor vil jeg finde det mere naturligt, hvis man søgte at skaffe dækning for underskuddet, forbedring af økonomien i det hele taget, ved at tage spørgsmålet op til en undersøgelse og finde frem til klarhed over, om det ikke var rigtigere, at de øgede indtægter blev skaffet også fra andre kilder end dem, ministeren har foreslået. Her er der også grund til at pege på, at vel argumenterer man med, at der nu er et større banenet at rejse på, nemlig de sydfynske baner og Slangerupbanen — det er formentlig kun de første, der har interesse for dem, der sædvanligvis køber abonnementskort —, men når det modsatte har været tilfældet, og man har indskrænket banenettet, har det, såvidt jeg ved, ikke givet sig udtryk i en tilsvarende nedsættelse for dem, der havde abonnementskort til banerne. Derfor henstiller jeg, at man i det udvalg, der skal nedsættes, drøfter sagen nærmere og søger at finde frem til mindre ensidige veje at skaffe de midler på, som eventuelt skal skaffes. Jeg kan i hvert fald ikke på nuværende tidspunkt give tilslutning til at gennemføre det foreliggende forslag i den form, det har fra ministerens hånd.

**Johannes Jensen:** Hvis vi her i det høje ting skal afgøre, hvad taksterne for jernbanetransporter skal være, må vi først og fremmest have for øje, at det her drejer sig om et transportmonopol, og så længe dette monopol eksisterer, som lægger private erhverv hindringer i vejen på transportområdet, kan vi ikke tage endelig stilling til, hvad der er ret og billighed med hensyn til takster. Jeg skal ikke her udtale mig nærmere om, hvorvidt dette forslag er berettiget, men eet kan vi da være enige om, at det vender sig mod en bestemt kreds, et bestemt erhverv, som er nødt til at rejse for at kunne