

**[Ministeren for handel, industri og søfart.]** usikkerhed. Den internationale prisudvikling er endnu ikke faldet til ro efter de store devalueringer i efteråret. Samtidig med at efterdønningerne efter devalueringsprisstigningerne fortsat gør sig gældende, dukker imidlertid forventninger om et nyt råvareprisfald frem. Disse forventninger har endog på et enkelt område, nemlig for jern og ståls vedkommende, kunnet omsætte sig i en reel og mærkbar prisnedgang. Situationen er med andre ord ustabil, men har hidtil fortrinsvis virket til ugunst for Danmark og medført, at vi efter to års fremskridt på snart sagt alle områder står foran en økonomisk periode med store vanskeligheder. Stillet overfor disse svære opgaver må regeringens handleevne hverken lammes eller afvæbnes. Bemyndigelserne må fortsat anvendes i overensstemmelse med rigsdagsflertallet og med de betingelser, hvorunder de parlamentarisk er blevet givet, men de må ikke gøres ubrugelige.

Jeg skal med disse bemærkninger tillade mig at indstille forslaget om vareforsyningslovens forlængelse til det høje tings velvillige behandling.

**Formanden:** Jeg giver endelig ordet til den højtærede minister for offentlige arbejder, for at han kan fremsætte det for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg har den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*. Disse ændringer nødvendiggøres af den takstforhøjelse, som foreslås foretaget i henhold til den bestemmelse, der blev truffet ved det politiske forlig, der blev afsluttet i forbindelse med behandlingen af skattelovforslaget.

Forliget bestemmer, at der ved takstforhøjelse skal fremskaffes en merindtægt på 30 mill. kr. for DSBs vedkommende.

Der er ikke i forliget givet nogen direktiver for, hvor disse takstforhøjelser skal foretages — om det skal være for person- eller godstrafikken eller begge dele. Det har derfor været generaldirektørens og min opgave at finde frem til en takstforhøjelse på de områder, hvor det er vor opfattelse, at forhøjelser mindst muligt vil fremkalde nedgang i trafikmængderne.

Ved disse overvejelser har vi da for det første regnet med, at personbefordringen måtte bære hovedparten af de nye byrder. Personbefordringen giver hovedparten af indtægterne — for driftsåret 1948—49 således tæt op mod 200 mill. kr. mod godsbe-

fordringens ca. 114 mill. kr. Med samlede indtægter på rundt regnet 310 mill. kr. af de to store befordringsgrupper kunne det flygtigt bedømt se ud, som om en takstforhøjelse på 10 pct. skulle kunne give de ønskede ca. 30 mill. kr. årlig. Men for det første — og vigtigste — indebærer de fleste takstforhøjelser en risiko for tab af befordringer. Såvel for personbefordringens som for godsbefordringens vedkommende er forholdet jo det, at transportvejen mellem hovedstaden og de øst- og nordjyske byer er væsentlig kortere ad søvejen end pr. bane, København—Aalborg således 270 km til søs mod godt 500 km via Fredericia, og dette giver naturligvis skibsfarten en særlig chance. For begge befordringsgrupper og i ganske særlig grad godsbefordringen gælder dernæst, at landevejstrafikken konkurrerer stærkt med banerne — iøvrigt både stats- og privatbanerne —, og at takstforhøjelser især over de kortere og middellange transportafstande uvægerligt vil skærpe denne konkurrence, der for godsets vedkommende efter forholdets natur sætter ind overfor statsbanernes højere tariferede godsarter, hvad der naturligvis er særlig mærkbart for banernes økonomi.

Der må derfor — og statsbanerne har da også gjort det ved det her fremsatte forslag — regnes med nogen nedgang i transporterne, også fordi forhøjelser f. eks. af billetpriserne over længere afstande kan resultere i, at ikke ubetinget nødvendige rejser opgives. Endelig må det erindres, at af personbefordringsindtægten stammer ca. 15 mill. kr. fra befordring med banernes rutebiler, for hvilken befordring taksterne som bekendt skal approberes af amterne, således at de ikke uden videre kan forhøjes. Endvidere stammer ca. 3½ mill. kr. fra de rene bybanebilletter i Københavns nærtrafik, hvor taksterne hviler på aftaler med Københavns sporveje og iøvrigt er forhøjet to gange i den senere tid samtidig med sporvejsbilletterne, nemlig 1. april 1947 og 22. februar 1949.

Naturligvis må vurderingen af tabsrisikoen altid bero på et skøn — denne kan jo for resten også i nogen grad komme til at afhænge af, om andre transportvirksomheder helt eller delvis følger efter statsbanerne med prisforhøjelser. Det vil nok være tænkeligt, at de gør det, men det er dog vist fristende at vente lidt, så man i første omgang kan få den reklamemulighed, der ligger i et lavere takstniveau.

Statsbanernes ledelse har derfor anset det for rimeligt at søge ca. 21 mill. kr. eller godt to trediedele af den ønskede samlede merind-