

[Victor Gram.]

på de forskellige takstområder kan der naturligvis diskuteres en hel del, og det kræver betydelig overvejelse. Der er en række problemer, der melder sig i forbindelse med denne sags behandling, bl. a. om, hvilke principielle synspunkter man skal anlægge ved fastlæggelsen af taksterne, og det kan ikke nægtes, at der er overordentlig mange hensyn at tage her, ikke mindst i spørgsmålet om DSBs konkurrencemuligheder ved godstransporten og den lokale persontransport. Det tjener næppe noget formål at gøre forsøg på at drive statsbanernes takstpolitik så langt ud, at muligheden for en naturlig konkurrence udelukkes, således at det resultat, man eventuelt opnår, til syvende og sidst viser sig slet ikke at svare til de forventninger, man havde stillet. De synspunkter, som må lægges til grund for en takstforhøjelse af dette omfang, som jo ikke er særlig behagelig, må naturligvis først og fremmest tage sit udgangspunkt i samfundsmæssige betragtninger.

Hvad selve lovforslaget angår, er der ikke særlig anledning til at gå i detailforhandlinger her. Der vil sandsynligvis blive anledning til en udvalgsbehandling, hvor vi kan tage de enkelte detailområder op til nærmere undersøgelse. Men i tilknytning til den højtærede trafikministers redegørelse i fremsættelsestalen for nærtrafikens forhold til al anden trafik vil jeg for min del gerne takke ham for denne, fordi han ligesom placerede diskussionen — den til tider lidt ophidsede og ensidige diskussion, der har været om dette spørgsmål — i et noget klarere og tydeligere plan, således at vi forhåbentlig bliver i stand til at diskutere spørgsmålet på et fornuftigt grundlag i den kommende tid.

På mit partis vegne vil jeg anbefale det foreliggende lovforslag til velvillig behandling.

Elgaard: Jeg skal gerne anerkende det medansvar, som partiet venstre har for det krav om takstforhøjelser vedrørende statsbanerne, der var indbefattet i det politiske forlig. Jeg vil så meget mere anerkende det, som jeg må vurdere det således, at når en så stor og omfattende virksomhed, som statsbanerne er, giver et økonomisk meget ringe resultat, således som det sidste finansår udviser, må stillingen vistnok være den, at såvel den højtærede trafikminister som lederne af statsbaneverksamheden og hele statsbanepersonalet i virkeligheden er interesseret i at få et økonomisk lidt gun-

stigere resultat. Det er jo ikke således, at de mennesker, der arbejder indenfor en statsvirksomhed, er ganske upåvirkede af og ligeglade med, hvordan det økonomiske resultat bliver af årets virksomhed. Det er min opfattelse, at når det går godt — selvom man jo ikke kan forlange noget overskud —, arbejder personalet med større glæde, end når resultatet bliver dårligt og virksomheden derfor bliver genstand for kritik fra befolkningens side — denne kritik være så mere eller mindre velbegrun- det.

Jeg vil derfor sige om det foreliggende lovforslag, at også det vil venstre være med til at gennemføre, men det gælder om dette lovforslag i større udstrækning end om det lovforslag, vi lige har behandlet, at vi meget gerne med de sagkyndige vil gennemgå visse ting blandt lovforslagets forskellige bestemmelser, og jeg vil ved denne første behandling pege på ganske enkelte af disse ting.

Det første, jeg vil nævne, er, at den højtærede minister, som har fået den opgave at skulle skaffe et beløb på omkring 30 mill. kr. i takstforhøjelse på statsbanerne, har valgt at tage godt og vel de 2 trediedele på persontrafikken og knap 1 trediedel på gods- trafikken. Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt udtale mig om begrundelsen for denne deling, men kun sige, at rent personlig føler jeg det, som om forskellen i påligningen af persontrafik og godstrafik er for stor, som om det beløb, der skulle fremskaffes, er for ulige fordelt. Selvom jeg er vidende om, at man rent beregningsmæssigt ikke helt kan gøre forholdet mellem de to transportarter op, har jeg alligevel den opfattelse, at persontrafikken stort set betaler sig, og man ser da også af statsbanernes regnskab, at persontrafikken giver rundt regnet 200 mill. kr. og godstrafikken noget over 100 mill. kr. om året. En af de ting, jeg gerne vil have talt lidt med den højtærede trafikminister om i udvalget, er, om denne deling på 2 trediedele og 1 trediedel for at fremskaffe de fornødne midler egentlig er helt rigtig.

Hvad persontrafikken angår, må jeg gå ud fra — og går gerne ud fra —, at formålet, når man laver en køreplan for en kortere eller længere periode, ikke først og fremmest må være at præstere så og så mange tog i hver retning, for at den pågældende egns befolkning kan blive betjent. Jeg går ud fra, at der ved tilrettelæggelsen af en køreplansordning virkelig søges en motivering for de antal tog, man lader løbe på de forskellige linier i større eller mindre antal hvert døgn.