

[Ragnhild Andersen.]

udenfor hovedstaden og må søge den dér. De har deres arbejde i hovedstaden, således at man må sige, de hører til hovedstadsområdet, og man burde efter vor opfattelse have skånet dem for sådanne forhøjelser af prisen for at komme til og fra deres arbejde. Jeg må sige, jeg er også forbløffet over at læse i aviserne, at socialdemokratiske vælgerforeninger har udtalt, at de sandelig ikke var modstandere af takstforhøjelser i Københavns nærtrafik.

De foreslåede forhøjelser må også befrygtes at drage andre konsekvenser med sig. For det første må de befrygtes at føre til forhøjelser på andre transportområder, busser og rutebiler o. s. v. For det andet bør man ikke glemme erfaringerne fra forhøjelser på andre trafikområder. Jeg tænker her på sporvejs-femøren. Er det ikke bevisligt, at denne sporvejs-femøre har ført til nedsat benyttelse af sporvejene i København? Også heroverfor må man advare.

Den højtærede minister var utilfreds med, at jeg for et øjeblik siden ikke glemte at tage rentemodtagerne med, da det drejede sig om portoforhøjelsen. Jeg skal gerne forklare mig. Sagen er den, at mit parti aldrig ved gennemførelsen af noget lovforslag her i det høje ting glemmer — det er nemlig et princip, vi har — at undersøge, hvilke virkninger de forskellige love vil have for de dårligst stillede, for lønarbejderne i vort samfund. Hvis den højtærede minister havde overtaget denne gode skik, ville han utvivlsomt ikke have fremsat nærværende lovforslag.

Mit parti må afvise lovforslaget og vil modsætte sig dets gennemførelse.

Axel Kristensen: Agitation er jo godt, men der skal være lidt mening i den. Jeg vil derfor gerne gøre opmærksom på, at når det ærede medlem fru Ragnhild Andersen sagde, at arbejderne havde fået $\frac{1}{2}$ pct. forhøjelse af ferielønnen, er det ikke rigtigt. De har fået en forhøjelse på 25 pct., nemlig $\frac{1}{2}$ pct. af årslønnen. Ferielønnen er 4 pct. af årslønnen, og den er blevet forhøjet til $4\frac{1}{2}$ pct.

Funck Jensen: Allerede ved finanslovsforslagets anden behandling gav jeg udtryk for mit partis principielle syn på statsbanerne og statsbanetaksterne, så der er sådan set ikke så megen grund for mig til ved denne lejlighed at gå i enkeltheder. Jeg vil dog sige, at jeg har nærmest indtryk af, at det foreliggende lovforslag, der er et resultat af de 4 gamle partiers forlig, er skabt, fordi den højtærede finansminister ikke kunne få de

indirekte skatter, han gerne ville have, og så tog han de konservativs og venstres udstrakte hånd med tilbud om forhøjelse af taksterne for postbesørgelse og taksterne for statsbanerne, og det blev altså pålagt den højtærede trafikminister at skaffe de penge tilveje, som finansministeren ikke fik. Jeg har derfor det indtryk, at det egentlig ikke er med nogen særlig lyst, den højtærede trafikminister har fremsat det foreliggende lovforslag.

Jeg sagde, da jeg under finanslovsforslagets anden behandling omtalte statsvirksomhederne, at de efter vore synspunkter bør hvile i sig selv, og man kan jo ikke få en virksomhed til at hvile i sig selv, medmindre enten den betaling, man får for virksomhedens ydelser, er tilstrækkelig stor, eller udgifterne er tilstrækkelig små. Jeg har særlig peget på, at jeg mener, at der indenfor statsbanerne, og i øvrigt indenfor statsvirksomhederne som helhed, er et udmærket grundlag for rationalisering. Jeg sagde, da jeg sidst talte om statsbanerne fra denne talerstol, og jeg gentager det her, at jeg mener, der er en lang række områder, på hvilke man vil være i stand til at bringe omkostningerne ned. Men naturligvis skal det indrømmes, at man også må tage statsbanernes hele drift op til en rationel behandling. Det er jo et spørgsmål, om man bør have en hel del af de baner løbende, der utvivlsomt hviler som en tung byrde på statsbanerne, disse sidebanestrækninger, sekundære strækninger, når sandheden er den, at for en lang række af disse strækninger har udviklingen været sådan, at det ville være mest naturligt at nedlægge dem.

Der er også et andet punkt, hvor jeg mener man bør tage hele statsbanespørgsmålet op til en grundig undersøgelse, og det er med hensyn til godstaksterne. Jeg tror, vi har en hel lang række godstakster, som ikke giver en indtægt, der svarer til de omkostninger, som er forbundet med de pågældende transporter, og det påfører naturligvis andre transportgrene, private transportgrene, en urimelig konkurrence, samtidig med at det fortegner statsbanernes regnskabsbillede. Det virker ikke alene som en ubillig konkurrence, men det er også muligt, at man gennem hele den politik, der føres fra statsbanernes side eller fra regeringsmagtens, fra lovgivningsmagtens side, fastholder — og det er egentlig mit syn, at dette er tilfældet — statsbanerne som transportmiddel på en række områder, hvor banedrift i virkeligheden burde afskaffes efter den udvikling, der har fundet sted. Det fremføres til tider, at hvis man for-