

[Funcck Jensen.]

højer statsbanetaksterne f. eks. for godsbefordringen, vil transporterne gå fra statsbaner over til biler; men det vil jo blot sige, at man i virkeligheden er nået til et punkt, hvor godstransport pr. bane ikke er så rentabel som godstransport ad landevejene, og så er det ganske irrationelt at opretholde en banedrift med nogle urimelige takster, som bagefter skal dækkes af skatteyderne. Vi ser sådan på det, at man skal betale det, man får leveret fra DSB, hvadenten det er personbefordring eller godsbefordring, med en pris, der er rimelig i forhold til omkostningerne ved transporten, ikke med mere, men heller ikke med mindre. Det skal ikke være sådan, at man betaler en del af transporten ved statsbanernes billetkontor eller fragtkontor og en anden del gennem skattebetalingen.

Med disse bemærkninger vil jeg sige, at retsforbundet ikke er indstillet på at medvirke til det foreliggende lovforslags gennemførelse. Men nu afventer vi udvalgsbehandlingen, og der bliver så måske ved anden behandling lejlighed til på enkelte punkter at fremsætte yderligere bemærkninger fra vor side.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker de ordførere, der har været velvillige overfor lovforslaget. De fleste af de spørgsmål, som er stillet af de forskellige ærede ordførere, egner sig bedst til at blive behandlet i et udvalg, hvor jeg kan møde med det materiale, som er nødvendigt for at klarlægge dem. Der er dog enkelte principielle spørgsmål, som jeg kan svare på allerede nu.

Det overraskede for mig forsåvidt ikke, at det viste sig at være betydelig lettere for partierne ved det politiske forlig at blive enige om, at der skulle skaffes 40 mill. kr. ved forhøjelse af jernbane- og posttakster, end det var for de pågældende partiets ordførere at forklare vælgerne, hvem der nu skulle betale de 40 mill. kr. Dette viste sig at være noget mere vanskeligt. Jeg prøvede i min fremsættelsestale så tydeligt, som det nu var mig muligt, at klarlægge realiteterne i de problemer, som jeg vidste ville blive rejst ved første behandling, ikke mindst efter den offentlige debat, der har været om forskellige spørgsmål, før lovforslaget blev færdigt til fremsættelse her i rigsdagen.

Det første spørgsmål, man møder — og som man også mødte nu i det ærede medlem hr. Elgaards udtalelser —, er spørgsmålet, om det delingsforhold, man har valgt mel-

lem godstrafik og persontrafik, er det rigtige. Det er selvfølgelig altid vanskeligt at sige, om man lige har ramt det helt rigtige. Hvis man ganske roligt forhøjede samtlige takster med 10 pct., så havde vi de 30 mill. kr., som skulle fremskaffes for DSBs vedkommende, og det var jo let og ligetil, men jeg er ganske overbevist om, at resultatet ville blive, at man godt nok på papiret fik de 30 mill. kr., men kassen ville sikkert komme til at mangle en hel del af dem den dag, regnskabet skulle gøres op. Derfor måtte man, som jeg sagde ved min fremsættelse, finde frem til at foretage forhøjelsen på en sådan måde, at man kunne regne med, at trafikken ikke ville gå så meget ned, at man ikke fik de 30 mill. kr., som jo er det afgørende i denne situation.

Hvis man nu prøvede at følge den tankegang, at en del mere af forhøjelsen skulle gå over på godset, d.v.s. at dette skulle bære mere end gennemsnitligt 10 pct., så lyder det også meget besnærende, og nægtes skal det heller ikke, at man med hensyn til befordring af visse godsarter vistnok fra meget gammel tid har anlagt et synspunkt, der godt kan siges at have en social baggrund, selvom de varer, det drejer sig om, i og for sig ikke har noget med det sociale at gøre.

Lad mig tage et ganske konkret eksempel. En vognladning kartofler på 15 t fra Aalestrup station til København koster for tiden kun 226 kr. 90 øre, en meget, meget lav pris. Ved den her foreslåede forhøjelse vil prisen blive 276 kr., altså en forhøjelse med 50 kr., svarende til 23 pct. Dette er kun ensbetydende med en forhøjelse af kartoffelprisen på 0,3 øre pr. kg, og det rejser det spørgsmål: hvorfor er kartoflerne nu så billige at transportere? Det må jo have en årsag fra gammel tid, og det kan kun være den, at man fra banernes side i den udstrækning, det var muligt, har villet forhindre, at der kom en yderligere prisstigning på de kartofler, Københavnerne skulle spise. Det kan der ikke være tvivl om, ellers havde man ikke holdt den lave transportpris.

Eller lad mig tage et eksempel udenfor København. En vognladning halm på 10 t fra Nykøbing Falster til Vemb — vi har valgt dette eksempel, fordi der for nogle år siden netop var en meget stor transport af halm fra Lolland-Falster op til Nordjylland — koster 138 kr. 50 øre. Man må vistnok sige, det er en uhyre lav pris for transport af en så stor mængde. Nu bliver prisen forhøjet til 173 kr., en forhøjelse med 35 kr. eller 25 pct. Også her kan man