

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

skønnes at have. Det synes, som om personbefordringen for tiden er særlig ømfindelig overfor forhøjelser og risikoen for overgang til andre befordringsmidler særlig nærliggende. På den anden side er indtægten af personbefordringen en så overvejende del af statsbanernes indtægter, væsentligt større end godsbefordringen — i fjor således næsten 200 mill. kr. mod 110 mill. kr. på godsbefordringen —, at det er umuligt at undlade forhøjelse af personbefordringstaksterne, hvis et så stort beløb som 30 mill. kr. blot tilnærmelsesvis skal nås. Man er derefter endt i forhøjelser, der kan regnes at ville medføre, at personbefordringen kommer til at bære rundt regnet  $\frac{1}{3}$  af det ønskelige beløb, personer og rejsegods tilsammen antagelig 11 mill. kr. af de 30 mill. kr., og gods- og postbefordringen rundt regnet  $\frac{2}{3}$ .

Den beregnede merindtægt for personbefordringen har kun kunnet nås ved forhøjelse af taksterne såvel for billetter som for abonnementskort. Som det sikkert vil erindres, blev kortene over de lavere afstande ved takstreguleringen i 1946 kun forhøjet med 12 pct., og ved sidste takstregulering forhøjede man slet ikke priserne for kort undtagen for 8 og 15 dages kortene til samtlige stationer. De i forvejen lave priser for kortene blev på den måde endnu lavere i forhold til billetpriserne. Man regner nu såvel for billetter som for kort med en forhøjelse i grundtaksterne på  $\frac{62}{3}$  pct. og med en mindre afrunding af priserne, for længere afstande også en mindre afrunding af disse. Abonnementskortene vil altså fortsat bevare deres gunstige prismæssige stilling i forhold til billetterne og vil, selv efter forhøjelsen, dog være relativt meget billige. Jeg skal tillade mig at nævne et par eksempler:

Et ratekort til 1. klasse, gyldigt 1 måned til samtlige strækninger, vil efter de planlagte forhøjelser komme til at koste praktisk taget det samme som to 1. classes dobbeltbilletter mellem København og Horsens. For et månedskort mellem 2 stationer med 15 km afstand vil prisen på fællesklasse komme til at svare til billetprisen for kun 11 dobbeltrejser og for tilsvarende månedskort til 30 km endog kun til billetprisen for mellem 9 og 10 dobbeltrejser. Hertil kommer for disse kort det særlige gode, at personer indtil det fyldte 18. år kan få kort til halv pris, medens børn på almindelige billetter kun kan rejse til halv pris til det fyldte 12. år.

Jeg skal af enkeltheder i forslaget kun

yderligere nævne, at man, væsentligt under hensyn til konkurrencetraffic og til den ikke helt ringe tillægsbetaling, som hurtigtogsbilletter og lyntogsbilletter medfører, har ment ikke at burde forhøje prisen for hurtigtogsbilletter og lyntogsbilletter, men kun at forhøje prisen for forudbestilling fra 50 øre til 1 kr.; denne forudbestilling kræver hyppigt udveksling af telegrammer og giver i det hele taget meget ekspeditionsarbejde, derfor forhøjelsen.

Forsåvidt angår godsbefordringen, tænkes forhøjelserne gennemført efter samme retningslinier som i fjor, blot denne gang med i gennemsnit 15 pct. mod 10 pct. i fjor og med en forventet merindtægt på ca. 17 mill. kr., når der regnes med nogen overgang til andre transportmidler. Som allerede sagt er det dog særlig vanskeligt at stille noget horoskop for udviklingen af godsbefordringen i den kommende tid.

Såfremt de foreslåede takstforhøjelser gennemføres, vil takstniveaueets stigning fra 1938—39 til 1951—52 andrage fra ca. 50 pct. til ca. 90 pct. for de forskellige arter af rejsehjemler indenfor personbefordringen og ca. 75 pct. for godsbefordringen, men pristallets stigning er ca. 90 pct. og stigningen i brændselsudgiften pr. ton kul omkring 400 pct.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at indstille lovforslaget til tingets hurtige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af postlov nr. 288 af 9. maj 1919 med senere ændringer*, optrykt ved lovbekendtgørelse af 8. november 1950.

Post- og telegrafvæsenet må i den nærmeste fremtid regne med stigende udgifter på lønningskontoen som følge af de 4 portioner reguleringstillæg med virkning fra 1. april d. å. Disse forhøjelser vil udgøre ialt ca. 6 mill. kr. Endvidere må der regnes med stigende udgifter til postens transport med ca. 2 mill. kr.

Ganske vist må der i dag kalkuleres med et overskud for indeværende finansår af rundt regnet 15 mill. kr., men det kan ikke være det høje tings medlemmer ubekendt, at de stigende omkostninger til pensioner — navnlig det stigende reguleringstillæg — medfører et skævt forhold, idet den del af etatens pensioner, som afholdes af finansministeriet, efterhånden har nået en sådan størrelse, at den helt modsvarer det nævnte overskud. Man kan ikke se bort fra, at billedet ville tegne sig betydeligt lysere, om post- og telegrafvæsenet gennem årene havde brugt en del af sit overskud til