

[J. M. Pedersen.]

taget de sydfynske jernbaner, er tallet på personalet steget betydeligt. I 1949 var der ansat 688 personer, men den 1. november 1951 var antallet 786, altså en stigning på ca. 100, og den 1. november 1952 var tallet 767. Hvordan kan det være, at såsnart statsbanerne overtager driften, ansættes der mere personale? Man har set det samme med Slangerupbanen. Der var der i 1948, før statsbanerne overtog den, beskæftiget 130 personer, men den 1. marts 1950 var der beskæftiget 170 personer, og den 1. november 1952 155. Det kunne tyde på, at såsnart statsbanerne kommer til, kan banen ikke drives så rationelt som før, og så kan man ikke klare sig med det personale, man havde under den private drift. Jeg har lige fået en fin lille brochure, som oplyser, at nu har statsbanerne oprettet et nyt rejsebureau på Kongens Nytorv. Der er altså stadigvæk tale om ansættelse af flere og flere i statens tjeneste. Jeg tror, at rejsebureauerne kan vi godt overlade til de private selskaber. Det er til ingen nytte, at statsbanerne også opretter et sådant bureau og ansætter personale der, og der er ingen tvivl om, at udgifterne hertil også vil komme til at figurere stærkt på statsbanernes udgiftsside.

Selve statsbanernes tariffer er der sikkert også grund til at se på. Vi ser det mærkværdige, at når det f. eks. drejer sig om almindelige fødevarer, transporteres de til dyreste takst, takst 4, men når det drejer sig om landbrugsvarer, transporteres de til takst 7. Sådan kunne der nævnes mange ting, som ser mærkelige ud, i statsbanetarifieringen. På grund af travlheden herinde skal jeg ikke gå for dybt ind på dette, men jeg vil meget kraftigt anbefale, at man stemmer for det ændringsforslag, jeg har stillet, som går ud på, at tilladelsen til at give ekstra rabat på transport af grovvarer helt bortfalder. Jeg ved godt, at man siger, at transporten skal drives forretningsmæssigt, og at de store kunder skal have ekstra rabat, og hvis statsbanerne ikke giver dem det, tager de andre transportmidler transporten. Mon det ikke i praksis er sådan, at hvis en stor kunde een eller to eller tre gange

har fået ekstra rabat, fordi der står en returvogn, man gerne vil have brugt, og han derfor kan få transporten billigere, bliver resultatet, at der altid står en vognklar til at køre retur for sådan en stor kunde? Jeg tror ikke på, at de store kunder indenfor grovvaretransporten, når de først er blevet vant til den lavere takst, vil finde sig i, at der en dag ingen returvogn er, som de kan bruge, så at de derfor må betale den fulde takst.

Mon det ikke var tiden til, hvis det virkelig er godstrafikken, der svarer sig dårligst, at følge med udviklingen og lade andre transportmidler overtage den, for vi må ikke lade statsbanerne foretage disse transporter med underskud og så lade skatteyderne betale. Der er også noget om, at vi har mange godsvogne fra udlandet, som vi betaler en stor leje af. Hvis det virkelig kniber med at få vore egne vogne belæsset og vi giver lav takst på returgoods for at få dem læsset, kunne vi så ikke få de udenlandske vogne sendt ud af landet og således blive fri for at betale den store leje af dem?

**A. C. Normann:** Jeg vil gerne ligesom den konservative ordfører på mit partis vegne anbefale at stemme for det foreliggende lovforslag og de to ændringsforslag, som udvalgets flertal er gået ind for.

Retsforbundets ændringsforslag til § 1 angående statsbanernes adgang til at yde rabat anbefaler jeg at man stemmer imod. Det kan efter vor mening ikke gå an helt at berøve de danske statsbaner enhver bevægelighed i tarifieringen. Ofte vil den medføre en øget fragtmængde, også uden at det kommer til at gå ud over private trafikforretninger, og blot gøre det fordelagtigt for afsenderen af gods at anvende Danske Statsbaner i stedet for egne befordringsmidler. Men vi har været imod en forhøjelse af den gældende rabat.

Vi er af den opfattelse, at Danske Statsbaner ikke må konkurrere med småskibene eller vognmændene ved at fragte varer til priser, der i de enkelte tilfælde ikke er forretningsmæssigt begrundet. Hvis det kan påvises, hvad den ærede ordfører for