

[A. C. Normann.]

retsforbundet antydede, at der føres sådan takstpolitik, vil vi modsætte os den, fordi den rammer de private trafikforretninger ganske ubilligt. Det er klart, at det er berettiget at sige, at bagved Danske Statsbaner står de danske skatteydere, og det ville blive opfattet som urimeligt af alle i landet, hvis man i kraft af de midler, der altid er til rådighed for statsbanerne, påførte de private trafikforretninger en konkurrence, som baseredes på det princip, at man skulle konkurrere med dem også i enkelttilfælde, hvor statsbanerne selv fik underskud ved den pågældende forretning. Noget sådant vil vi ikke være med til, men jeg tror heller ikke, det finder sted. Efter de oplysninger, udvalget har modtaget, er den antagelse i alt fald ikke begrundet, og jeg vil med interesse lytte til, hvad den højtærede minister vil sige om den ting.

Småskibsfarten, som der vist er enighed om at vi ikke kan undvære, har i nogle år haft meget trange kår. Som helhed tror jeg alligevel man må sige, at forslaget betyder en lettelse i småskibsfartens vilkår ved selve den generelle forhøjelse af fragterne, som her finder sted, selvom der stadig kan imødeses en vanskelig tid for småskibsfarten, men også i kraft af, at denne stigning for en stor del finder sted på fragten over Storebælt, som formentlig har stor betydning netop for småskibsfarten.

Efter de oplysninger, den højtærede minister gav om godstrafikkens formodede sårbarhed i tilfælde af fragthøjelser, d. v. s. om den nedgang i trafikken, som en takstforhøjelse skønnes at ville medføre, har jeg i udvalget fremført tanken om ikke at forhøje personbilletpriserne slet så stærkt og skaffe en større part af de 15 mill. kr., der her er tale om, ved forhøjelse af godsfragterne. Det har der ikke været stemning for i udvalget, hvorfor jeg har afstået fra at stille ændringsforslag i den henseende.

Jeg anbefaler på det radikale venstres vegne forslaget, sådan som udvalgets flertal er enig om det.

Ministeren for offentlige arbejder (Jørgen Jørgensen [Ullerup]): Jeg sad og lyttede med megen interesse til det ærede medlem hr. J. M. Pedersens tale og tænkte på, om den skulle have forbindelse med, at generaldirektør Terkelsen efterhånden er ved at blive en ældre mand, der i løbet af et par

år formodentlig må gå af som leder af Danske Statsbaner. For den lethed, med hvilken det ærede medlem behandlede alle disse problemer, både de tekniske og de økonomiske, som statsbanernes øverste chef nu har i sin hånd at skulle klare, fik mig virkelig til at tænke på, om man ikke der har fremtidens mand til at løse dette meget vanskelige problem. Men det er måske en tanke, der er helt forkert; jeg kunne bare ikke rigtig frigøre mig for den.

Det er fuldstændig rigtigt, at 10 pct. af 400 mill. kr. er mere end 14 mill. kr., men det ærede medlem ved også, at de forhøjelser, der er tale om, ikke dækker hele det beløb, det drejer sig om. De dækker en del af godstrafikken og en del af billetindtægten, men dækker aldeles ikke hele beløbet 400 mill. kr. Men altså, hvis man er tilstrækkelig fiks i håndbevægelserne, kan man få noget kompliceret ud af selv de simpleste ting.

Det ærede medlem talte om den store rabat. Forøvrigt plejer jeg aldrig at diskutere rygter på en offentlig talerstol. Det kan man gøre ved et fælles kaffebord lidt sent på aftenen, men på en offentlig talerstol har jeg aldrig beskæftiget mig med det. Derfor må jeg bede om, da det ærede medlem nu er så sikker på, at de rygter, han her udspreder, kan dokumenteres, at få dem skriftligt, således at jeg er i stand til overfor statsbanerne at kunne sige: hør, dette her har et medlem af folketinget sagt her fra tingets talerstol, det må jeg have dementeret, eller også må statsbanerne føre en anden politik, for at det ærede medlem ikke stadigvæk skal rende rundt i landet og fortælle rygter om dette problem.

Jeg er enig i de bemærkninger, der er fremsat om småskibsfarten. Dette erhverv har udført en stor mission i samfundets tjeneste, på samme måde som jernbanerne gjorde under krigen — i al beskedenhed —, men det, der er sket, er jo, at trafikken i stor udstrækning vender tilbage til vejene, og det går ud over jernbanerne og småskibsfarten. Det er en udvikling, vi ikke kan stampe imod. Den rabat, som har været ydet langt, langt tilbage, havde indtil 1950 50 pct. som maksimumgrænse, maksimum bliver nu, som det var før, 25 pct. Det har jeg tiltrådt, og jeg er enig med udvalget i, at det bør man holde fast på. Jeg synes, man skal have en meget stor splint i øjet for at tro på, at statsbanerne ligefrem kører til satser, der giver underskud; så tosset, ja