

[Landbrugsministeren.]

Det er endvidere en betingelse for at få lån, at ansøgerens høstudbytte i 1954 har været under 70 pct. af ejendommens normale, samlede høstudbytte. Dette forhold må attesteres af vedkommende kommunalbestyrelse.

Ansøgerens økonomiske forhold må være sådan, at man skønner, at han ikke selv kan betale sine renter. Derfor kræves ligeledes en erklæring fra kommunalbestyrelsen om ansøgerens økonomiske forhold samt en anbefaling af lånets ydelse, og det er udtrykkelig fremhævet, at denne anbefaling ikke bør gives, hvis ansøgeren ved sine økonomiske dispositioner selv har en væsentlig skyld i sin vanskelige økonomiske stilling.

De gældende lovbestemmelser om pantsætningsforbud i statshusmandslove og i gældssaneringsloven skal ikke være nogen hindring for tinglysning af pantebreve efter lovforslaget.

I § 6 bestemmes, at ansøgere, der har fået skriftligt tilsagn om lån, har henstand med betaling af renter for juni termin 1955, indtil lånebeløbet er udbetalt.

Det er ikke på forhånd muligt at opgøre, hvor stort et beløb der vil medgå til disse lån; men under hensyn til, at det som nævnt ifølge statistisk departements opgørelse er ca. 10 pct. af alle landbrugere, der har haft under 70 pct. af normalt høstudbytte, og der ligeledes ifølge statistisk departement er omsat ca. 20 000 ejendomme i den i lovforslaget nævnte periode; 1. april 1951—1. august 1954, vil udgiften, hvis samtlige landmænd, der kan komme i betragtning, er berettiget til maksimumslånet, 3 000 kr., ikke overstige 6 mill. kr.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling og til gennemførelse snarest muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*. Det tilsigtes ved loven at søge statens tilskud til statsbanerne nedbragt med ca. 15 mill. kr. årlig.

Som det vil være det høje ting bekendt, blev der fra 1. november i fjor gennemført takstforhøjelser for såvel personbefordringen

som godsbefordringen. Ved udarbejdelsen af finanslovsforslaget for 1955—56 blev der da også anslået et væsentligt bedre driftsresultat navnlig med forøgede indtægter for statsbanerne som følge af disse takstforhøjelser. Forholdet er imidlertid det, at der i den senere tid er indtruffet en betydelig prisstigning på lokomotivbrændsel, og at som bekendt lønudgifterne også må påregnes at ville stige ikke ubetydeligt i det kommende år som følge af stigningen i de automatiske tillæg såvel til tjenestemændene som til ekstrapersonalet ansat på kollektiv basis. Der må på disse to udgiftsgrupper: brændsel og lønning, regnes med en merudgift ud over den i finanslovsforslaget opførte på antagelig 14—15 mill. kr. Dette har været medvirkende årsag til, at regeringen har fundet det hensigtsmæssigt at søge en takstregulering gennemført, der stort set kan ventes at udligne de nævnte udgiftsforhøjelser.

Som anført i bemærkningerne har man tænkt sig forhøjelser såvel for personbefordringen (og for dennes vedkommende såvel for almindelige billetter som for alle arter af abonnementskort) som for gods, levende dyr og motorkøretøjer lokalt på overfarterne. Jeg gør navnlig opmærksom på, at der for godsbefordringens vedkommende er tænkt på en gennemsnitlig forhøjelse på ca. 5 pct., men at denne forhøjelse må forudsættes at blive noget graderet for de forskellige vareklasser, afstande m. m. under hensyntagen til en vurdering af, hvilke forsendelser der skønnes bedst at kunne bære forhøjelsen.

Som anført i bemærkningerne er der ikke ved de anslåede forhøjelser regnet med større transporttab som følge af de foreslåede takstforhøjelser. Denne forudsætning kan imidlertid kun tænkes nogenlunde at holde stik, hvis forholdet mellem takstniveauet for statsbanerne og takstniveauet for de med statsbanerne konkurrerende offentlige transportmidler ikke forrykkes. Som bekendt skete der ikke, da man sidst forhøjede taksterne for statsbanerne, nogen ændring i de offentlige byrder på landevejstrafikken, og statsbanerne har betydelige vanskeligheder ved at bevare såvel personbefordringen som godsbefordringen i det nuværende omfang. Hvis der derfor ikke pålægges landevejstrafikken med