

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der mener, at de lagde mere end omsætningsafgiften på — fra det tidspunkt, loven trådte i kraft, og så vidt mig bekendt lægger både de handlende og andre erhvervsdrivende normalt lønningsudgiften over på varepriserne. Det er vel rigtigt, at der kan findes foretagender, der er sådan stillet, at de kan undgå det, at der er andre, der af konkurrencemæssige grunde ikke lægger hele udgiften til lønforhøjelser og andre afgifter, som staten pålægger dem, på varepriserne, men i det store og hele bliver disse afgifter lagt over på varerne. Havde man så nøjedes med det, havde der måske ikke været grund til at komme med det lovforslag om ændring i prisloven, der blev behandlet her i det høje ting for nogen tid siden.

For statsbanernes vedkommende vil der i alle tilfælde ske det, at selv om lovforslaget gennemføres til ikrafttrædelse den 1. december — hvad jeg forstår der var ærede ordførere der ikke var tilbøjelige til — kommer man da 4 måneder bagefter.

Jeg synes, der er meget god logik i, at man kommer med et lovforslag af denne karakter, særlig i betragtning af, at man altid — sådan har jeg forstået det — i alt fald fra de fleste af partierne i det høje ting har hævdet, at statsbanerne skulle drives som en forretning, der hviler i sig selv. Hvis man nu indtager et andet standpunkt, kunne det i og for sig være fristende som minister for de danske statsbaner at sige: vi bekymrer os ikke længere om statsbanernes underskud; vi vil gerne have, at statsbanerne gør, hvad de kan for at bringe det ned, men vi tager os ikke af, at der er et underskud på 200 mill. kr., for statsbanerne skal ikke længere drives som en forretning. Hvis det er stillingen i det høje ting, så skal jeg love, at jeg aldrig nogen sinde mere skal komme med et forslag om takstforhøjelser. Sådan har jeg ikke opfattet stillingen hidtil; jeg har opfattet det sådan, at man i alt fald fra socialdemokratiets, det radikale venstres, partiet venstres og det konservative folkepartis side var enig om, at vi skulle gøre, hvad der var muligt for at drive statsbanerne som en forretning. Det er i lyset heraf, man må se det foreliggende lovforslag.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde

på betragtninger, som vi tidligere har diskuteret, og som jeg ikke skal gå nærmere ind på. Jeg forstod på det ærede medlem, at man gerne ville have noget at vide om, hvor mange stationer der var lukket. Det har jeg ikke på stående fod mulighed for at sige, men jeg vil tro, at vi årligt lukker 10-15 stationer. Det kan variere noget fra år til år, men det er i alt fald en politik, vi i de senere år er slået ind på: at lukke stationer og ændre dem til trinbræt, så at man kan undvære hele administrationen på det sted og sælge billetterne i toget, hvilket ikke skaber nogen egentlig gene for publikum, idet de stadig kan komme med toget. Jeg går ud fra, at vi i udvalget nærmere kan drøfte, hvor mange penge vi sparer ved at lukke disse stationer.

Så var det ærede medlem ligesom efterfølgende ordførere inde på Store-Bæltsoverfarten. Jeg synes egentlig, det er en lidt mærkelig stilling, man har hertil. På den ene side beklager man sig over, at statsbanerne giver underskud, og på den anden side beklager man sig over, at de har overskud nogle steder. Det falder ikke rigtig nøje sammen. Det er vel givet, at en stor forretning som statsbanerne har visse områder, hvor det går bedre end andre steder; sådan er det vel i mange store forretninger. Men at det skulle betyde, at man for de gode forretningers vedkommende ikke skulle have en rimelig betaling for det, der ydes, kan ikke være rigtigt. Kendsgernerne er jo, at priserne inden for statsbanerne er langt, langt lavere end i andre lande. F. eks. tror jeg, at færgefarten over den engelske kanal har takster, der ligger 4 gange så højt som de danske statsbaners. At et selskab, som normalt sejler mellem Sverige og Danmark, og som har en færge liggende stille om dagen, kan gå ind som smudskonkurrent og opvise en meget lav takst, synes jeg ikke man skulle lade sig anfægte af; naturligere ville det være at sammenligne taksterne med taksterne for Grenå-Hundested overfarten, der er privat, og med taksterne i det nye private færageselskab, der er begyndt at sejle fra Kalundborg til Juelsminde. Gør man det, vil man se, at der ikke er så store variationer i taksterne.

Hvad angår overskuddet ved Store-Bæltsoverfarten, kan jeg ikke sige andet, end at de tal, som Forenede danske Motorejere