

## [Forsvarsministeren.]

tjeneste i reserven, idet tjenestetiden i reserven under visse forhold kan medregnes i pensionsalderen.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Det ærede medlem hr. Thorkil Kristensen fremkom i sin tale med nogle betragtninger over statsbanernes underskud og konkluderede i en henstilling til regeringen om at sætte en undersøgelse i gang for at få klarhed over, hvorvidt der kunne gøres noget for at få underskuddet bragt ned. Jeg forstod det ærede medlem sådan, at den forrige regering havde haft til hensigt at sætte en sådan undersøgelse i gang, også med henblik på, om det var forsvarligt at investere så store summer i nyanlæg som dem, der er opført på finanslovsforslaget for det kommende år. Er det rigtigt, når jeg opfatter det ærede medlems vurdering af situationen sådan, at han mener, at den trafikale udvikling går i den retning, at statsbanernes virksomhed ikke bør udvikles, men måske tværtimod indskrænkes, fordi fremtidens trafik i højere grad vil blive flyttet fra banerne til vejene? Hvis en sådan vurdering er rigtig, synes jeg også, at tanken om en undersøgelse af statsbanernes forhold er naturlig, men hvis det ærede medlem alene tænker på, at der kunne opnås bedre resultater, hvis der blev bragt noget mere system i hele vort trafikvæsen, mener jeg, at de undersøgelser, der blev foretaget om dette problem af den i 1936 nedsatte trafikkommission, som afgav betænkning i 1939, må være tilstrækkelige til, at der nu kan handles uden foretagelse af nye undersøgelser. Jeg synes, at udviklingen, der er foregået, siden denne betænkning blev afgivet, kun har understreget nødvendigheden af at gennemføre foranstaltninger til en fornuftig koordinering mellem de forskellige trafikmidler. Hvis det bliver muligt at gennemføre sådanne foranstaltninger, er det vel også sandsynligt, at en del af statsbanernes sidelinier måtte i søgelyset; men i modsat fald skal man nok være noget varsom med at nedlægge disse banestrækninger, hvis ikke det offentlige samtidig får indflydelse på takstpolitikken på anden måde.

Men dette var den mere principielle side af sagen. Jeg vil også gerne gøre nogle be-

mærkninger om den øjeblikkelige situation, fordi nogle blade har benyttet det ærede medlems tale som udgangspunkt for en omtale af statsbanernes nuværende underskud. Selvom statsbanernes vanskelige økonomiske stilling er blevet klarlagt for folketinget både ved forslagene til de årlige finanslove og i bemærkningerne til de lovforslag om takstforhøjelser, der er behandlet på rigsdagen i 1950, 1951 og 1953, vil jeg gerne gøre nogle yderligere bemærkninger.

Ved fremsættelsen af de nævnte tre lovforslag blev der gjort rede for, at man ved lovforslagene kun tilsigtede dækning af en del af udgiftsstigningen og altså måtte forudse en forringelse af det regnskabsmæssige resultat. Jeg vil gerne først sige lidt om disse tre takstforhøjelser. Ved forslaget i 1950 ønskede man — iøvrigt som led i det politiske forlig dengang — at opnå en indtægtsstigning på ialt 30 mill. kr., ved loven af 1951 yderligere en indtægtsstigning på 15 mill. kr., altså for disse to loves vedkommende en stigning på ialt 45 mill. kr. I 1949—50 var de samlede driftsindtægter for statsbanerne 338 mill. kr., i 1951—52 ca. 426 mill. kr., altså en stigning på 88 mill. kr. eller tæt op mod det dobbelte af de merindtægter, man påregnede indvundet ved takstforhøjelserne ved de to love, jeg har nævnt. Dette skyldes naturligvis, at der har været en betydelig stigning i befordringsmængden, både for personer og gods. Antallet af rejsende er således i de to år trods takstforhøjelsen steget fra ca. 95 mill. til ca. 99 mill., og vægtmængden af gods fra ca. 7½ til ca. 8½ mill. tons. Medens stigningen i persontrafikken væsentligt falder på Københavns nærtrafik, kan en betydelig del af stigningen i godsbefordringen føres tilbage til forøgede transittransporter.

I 1952—53 var der yderligere en indtægtsstigning på ca. 4 mill. kr. til ca. 430 mill. kr.

Den tredje takstforhøjelse — den fra 1. maj i år — forudsættes også at give en årlig indtægtsforøgelse på ca. 15 mill. kr., men da der endnu kun foreligger foreløbige regnskabsresultater for 6 måneder efter forhøjelsen, og da indtægterne ikke falder jævnt de forskellige måneder året igennem, er det lidt vanskeligt at spå sikkert om resultatet. Men da driftsindtægterne i de forløbne 7 måneder af året allerede har været