

[Ministeren for offentlige arbejder.]

jeg læste i et referat — jeg tror, det var i Silkeborg Avis — at man i en folkepensionistforening havde udtalt, at ministeren for offentlige arbejder var folkepensionisternes fjende nr. 1. Det kan jo nok smerte én lidt, når man i sin tid har været ophavsmand til 65-billetterne, men sådan er det, utak er verdens løn! Men jeg skal gerne på det ærede medlem hr. Poul Nilssons opfordring tage spørgsmålet op igen. Jeg tror, det bliver svært at løse. Jeg har prøvet at udstrække den periode, hvori de 65-årige kan rejse billigt, så langt som muligt; den går fra 1. september til 1. maj lige fra regnet højtiderne. Og hvis vi skal se på vejret i denne sommer, var jo september en udmærket måned at rejse i, men jeg kan naturligvis ikke garantere, at det bliver sådan hvert år. Jeg skal imidlertid se på spørgsmålet.

Det ærede medlem var også inde på spørgsmålet om mere komfort i almindelighed i togene, og dér er jeg helt enig med det ærede medlem. Statsbanerne gør sig bestræbelser for at gennemføre komfort, men statsbanerne har i hvert fald i den tid, jeg har haft med tingene at gøre, været inde i en rationaliseringsperiode, hvor det i første række har været nødvendigt at lægge vægt på andre opgaver end egentlig komfort i togene. Man har lagt vægt på trækraft, hvor vi har nået gode resultater, man har lagt vægt på automatisering og meget andet. Men vi står nu foran et program for bygning af lyntog og for fornyelse af vognparken, så jeg håber for, at vi ad åre kan imødekomme også dette ønske.

Hvad angår det ærede medlems bemærkning om Vestjylland, vil jeg sige, at der er ikke forskel på de vogne, vi sætter ind, de er ens over hele landet; bortset fra de internationale ruter er der i og for sig ikke mere komfort i de tog, man rejser med på Sjælland og på Fyn, end i de tog, man rejser med i Vestjylland. Men vi er altså lydhøre over for dette spørgsmål.

Til det ærede medlem hr. Holmberg vil

jeg gerne afgive det løfte, at jeg skal se på, om der kan gøres noget for at gøre rutebil-driften mere smidig, men det er meget vanskeligt at afpasse kørslen både med tog og rutebiler på en sådan måde, at det kan passe alle mennesker; der må nødvendigvis blive utilfredshed og er det også stadig, men den prøver statsbanerne at afbøde i den udstrækning, det er muligt.

Det ærede medlem var også inde på, jeg var lige ved at sige en gammel travet, for det ærede medlem og jeg har diskuteret det spørgsmål før, nemlig berettigelsen af at forhøje taksterne for Store-Bæltsoverfarten. Det ærede medlem ser jo på dette problem på den måde, at han mener, der er et meget stort overskud på biloverførslerne ved Store-Bæltsoverfarten. Det er ikke muligt helt at gøre det regnskab op. For det første må man huske på, at statsbanerne meget ofte må belaste deres godstrafik med meget varige og store forsinkelser, når de skal tage det store ryk, der kommer ved Store-Bælt ved højtiderne og på bestemte søndage; dér er der udgifter, som man ikke sådan uden videre kan se bort fra, for det betyder noget, når man skal tage en af de normale færger, der går mellem Nyborg og Korsør, og sende den ud til færgehavnene; så opstår der situationer, hvor statsbanerne sætter mange penge til. Dertil kommer, at mange mennesker, der har beskæftiget sig med disse problemer, uden videre regner det ud på den måde, at der er så og så mange færger, der kan tage så og så mange biler; så ganger man de ture, færgerne gør over Store-Bælt, med det antal biler, der kan være på færgerne, og glemmer, at langt den største del af året sejler færgerne slet ikke med fuld last, nogle gange gør de endda ikke brug af mere end $\frac{1}{3}$ af deres kapacitet. Det er også givet, at når man skal opretholde en så stor reserve, som man må have for at kunne tage en spidsbelastning, koster det penge at have skibe gående på den tid af året, hvor der ikke er nogen virkelig forretning i det. Derfor er regnskabet ikke så gunstigt, men det er