

[Niels Ravn.]

tion, nemlig i relation til vejtrafikken — har givet udtryk for, at efter hans opfattelse er bygningen af en Store-Bæltsbro ikke lige noget i retning af en hastesag. Jeg er ikke helt enig med ministeren heri, det skal vi ikke drøfte ved denne lejlighed, men jeg vil gerne have lov til at sige, at i relation til statsbanerne og dette at gøre statsbanerne til en rationel enhed og til en konkurrencedygtig virksomhed over for de andre trafikmidler, herunder ikke mindst flytrafikken, betragter jeg en Store-Bæltsbro som en hastesag og som en afgørende nødvendighed. At jeg så også gør det i anden relation, ja, det kan vi jo gemme til en anden lejlighed.

Holmberg: Forslag til statsbanelov, ja, etiketten er jo kendt, idet vi ofte her i folketinget har drøftet statsbanernes forhold; som regel har det drejet sig om forhøjelse af taksterne, og det er også helt naturligt, da det jo er folketinget, der ansætter taksterne. Det store underskud har jo egentlig også gentagne gange været genstand for drøftelse. Derfor mener jeg, at vi nu her ved første behandling og på dette tidspunkt kan gøre det kort og i alle tilfælde tage bare det principielle med.

Den bedst mulige overensstemmelse med internationale konventioner er selvfølgelig både naturlig og rigtig, og det samme mener jeg om bestemmelsen om misbrug af abonnementskort, hvorefter der kan idømmes bøde i stedet for efterbetaling. De særlige regler om efterbetaling for rejsende uden gyldig rejsehjemmel må vi også betragte som velbegrundede, i alle tilfælde, hvis den almindelige billetkontrol ophæves.

Men det væsentlige i bestemmelserne er, som også ministeren selv har anført, at der er indsat en regel om, at ministeren kan regulere statsbanernes takster i takt med pristallet. Jeg vil sige meget mildt, at der kunne måske være noget, der taler derfor, men jeg siger også måske. Jeg er glad ved, at ministeren på ingen måde har lagt sig

fast. Jeg kan udmærket godt se, der er måske DSB-interesser heri, men vi ved jo også, at på visse områder er taksterne meget høje — jeg tænker bl. a. på Store-Bælt — og jeg vil ikke være særlig begejstret for en ajourføring af disse takster efter prisudviklingen. Andre takster er måske for lave. Hvis udgangspunktet var rigtigt, kunne det i og for sig bedre diskuteres; men det er da givet, at vi kan se på det i udvalget, hvor ministeren jo også har erklæret at ville være åben for en drøftelse. Jeg tror alligevel, det bliver nødvendigt for mig at sige, at det er vist ikke et særlig gennemtænkt forslag, måske nærmest en halvdårlig idé. Hvis vi siger det på jysk, kan vi jo næsten kalde det sådan et halvskidt forslag. Men vi får jo senere lejlighed til at drøfte det, og det gør vi jo i øvrigt nok også med hensyn til DSBs forhold som helhed. Diskussionen går jo allerede livligt nu efter baneplanudvalgets betænkning.

Når vi drøfter de store underskud, skal vi for øvrigt ikke glemme, at der er mange forpligtelser, som er pålagt DSB. Jeg ville egentlig gerne sige ved denne lejlighed, for jeg er en af dem, der tit har været med til at kritisere netop DSBs store underskud, at det skal dog med her, det også: hvad koster det egentlig DSB med den fribefordring? Det skulle faktisk fremgå af regnskaberne, Under fribefordring er nævnt kongen og kongehusets medlemmer og ministrene og folketingets medlemmer, endvidere kan der indrømmes fribefordring på DSB til institutioner eller personer, der deltager i arbejde med fremme af humane, videnskabelige og kunstneriske formål. Dertil kommer DSBs personale med familie, hvor langt det så rækker. Endvidere er der befordring på særlige vilkår — jeg regner med, det er til en billig penge. Der nævnes her befordringer, der rekvireres gennem de kongelige hofstater, hvad det ellers betyder, og så står der endvidere befordring af militærpersoner og militært gods. Det er noget, der foregår ganske åbent mellem stats-