

Stortrykk 37 NSB

(481) NSB

ARKIV

# HVA PRESSEN MENER . . .

Utsnitt fra avisledere Norge rundt  
om Norges Statsbaners rasjonalise-  
rings- og moderniseringsplan

4:0



Rasjonaliseringsplanen  
Dagen - Bergen 8/9-58.

skriver bl. a.: Planen skal føra dei norske statsbanone over på løns-  
emdnivå, me skal burt frå dei veldige millionunderskoti. Den investe-  
ringi som no er på pale er soleis ei utloga som skal skapa varande inn-  
koma, eller rettare: ei investering som skal gjera slutt på underskoti.  
Det ligg visseleg eit grundig arbeid attom tilrådingi frå hovudstyret, og  
det er gode grunnar som er førde fram for moderniseringsplanen,

.....

Men det må vera grunn til å gjera den merknaden at eit land som Noreg  
aldri kan rekna med å få b e r r e reknings svarande jarnvegar. Til det  
er landet for grisgrendt, og til det har me altfor stor skyldnad andsynes  
folk som bur ulagleg til. Det er med jarnvegar som med båt/og bilrutor:  
Dei må vera for alle, ikkje einssidig for byar og tettgrender.

Lederen setter spørsmålstegn ved Flåmsbana og Granvinbane og skriver  
tilslutt:

Om rasjonaliseringsplanen kan me nok venta oss stort ordskifte. Men i  
vurderingi av han må det synspunktet koma fram at me ikkje kan leggja  
ned alt som gjev underskot. Det óg kan stundom verta for kostesamt,  
for di det går ut over vitale interessor.

NSB's store plan  
Morgenbladet - Oslo 5/9-58.

mener at NSB burde få Stortingets klare ja på den storstilte investerings-  
plan, men tviler på det. Lederen fortsetter:

Det blir aldri skikk på norsk jernbanepolitikk før den blir befridd fra  
distriktsinteressene. De felte også ingeniør Riebers plan for Bergens-  
banen. Vil de kunne frigjøre seg fra de hensyn som hittil har bestemt  
dem? Det er nesten utenkelig.

Likevel må man håpe at det kan skje. For det er jo nesten skremmende  
at for å bøte på fortidens synder må det i en tiårsperiode investeres årlig  
mer enn det hittil er investert i jernbaneanlegg pr. år.

.....

Bortsett fra fjerntogene og tog i tett befolkede distrikter er jernbanen for  
stiv og tungvint for vår tid. Konsekvensen må bli den plan Hovedstyret  
har fremlagt. Det spørres om man ikke like godt burde gå enda lenger i  
første omgang og skille Jernbanene ut som en egen statsbedrift. ....  
Krever samfunnets interesser at bedriftsøkonomiske hensyn settes til  
side, så blir det en sak for samfunnet å løse ved siden av Jernbanenes  
drift" slutter Morgenbladet.



NSB på offensiven

Gudbrandsdølen og Lillehammer Tilskuer (h) 6/9-58

Lederen bygger på Høires Pressekontors utsendte leder. Avisen mener at R-planen er et av de viktigste dokumenter som er utarbeidet på området siden Hovedjernbanen ble åpnet i 1854. Den fortsetter:

Det går som en tråd gjennom hele rasjonaliseringsplanen og i Hovedstyrets generelle bemerkninger at NSB må komme over på lønnsomhetsnivået. Med andre ord: man må komme bort fra konflikten mellom bedriftsøkonomiske hensyn på den ene siden og sosiale og næringspolitiske hensyn på den annen side.

Etter å ha pekt på at opplagte underskuddsaffærer ikke bør belastes NSB, men bevilges direkte over statsbudsjettet, fortsetter avisen:

Statsbanenes hovedstyre gjør et klokt resonnement gjeldende. For det står ikke til å nekte at de årvisse underskudd på Statsbanene må ha gitt ledelsen preg av håpløshet og almenheten inntrykk av uduelighet. Sammenblanding av forretningsmessig drift og samfunnsmessige hensyn kan også ha virket som en sovepute for NSB. Ved å gi Statsbanene en friere stilling, oppnår man å komme bort fra disse tilstander.

Hovedstyret presiserer selv at det naturlige grunnlag for driftspolitikken må bli omkostningsansvarsprinsippet.

Det heter tilslutt: Planen forutsetter upopulære tiltak som nedlegging av linjer og endringer i takstpolitikken." På dette felt vil nok planen møte sterk motstand på de steder og blant de befolkningsgrupper som blir rammet. Det blir i første rekke Stortingets sak å vurdere disse spørsmål, men vi tror ikke man kommer utenom slike tiltak. Vil man nå å l e t, må man også ville m i d l e n e."

Rasjonaliseringsplanen

Stavangeren (h) 8/9-1958.

sier at R-planen er et godt resultat av et grundig og bredt anlagt arbeid. Lederen fortsetter:

Hovedpunktene kjente vi langt på vei fra før - fra de foredrag som er holdt av generaldirektøren og fra beretninger og redegjørelser som Statsbanene legger fram på en så utmerket måte. . . . . Rasjonaliseringsplanen som er godkjent av Hovedstyret, bør ha stor slagkraft overfor departement og storting.

Etter å ha redegjort for de veier Hovedstyret foreslår å gå, skriver avisen: Et viktig punkt i planen er også at toggangen blir raskere og enklere, med færre stopp for gjennomgående tog og bedre samordning med lettere togsett og busser.

. . . . .

Der vil neppe være dissens om at Statsbanenes ledelse her peker på den riktige veien. Spørsmålet er hvor langt - og fremfor alt hvor raskt - den skal få anledning til å gjennomføre sine planer.

Lederen slutter slik : Vi kan bare håpe at Regjeringen og Stortinget vil finne vilje og vei til det.

Vi andre kan i all beskjedenhet bidra ved å anerkjenne de bestrebelse som blir gjort og avstå fra å hyle opp straks man fjerner en eller annen "service" som vi er vant til men som ikke lenger er nødvendig eller rasjonell. Jo bedre kan den aktuelle service bli, idag og i sær i årene som kommer.

#### Et dristig opplegg

Fremtiden, Drammen (a) 5/9-58.

"Det er et dristig avspark som er gjort" skriver avisen i sin første leder, og "ballen går nå over til de politiske myndigheter",

Det heter ellers:

Men rasjonaliseringsplanen er noe langt mer enn et vanlig investeringsprogram. Det koster ikke bare enorme summer å gjennomføre Hovedstyrets opplegg, men også mot og vilje til å skjære gjennom hele vår tradisjonelle jernbanepolitikk. Hovedstyret ønsker kort og godt at jernbanene skal drives etter sunne forretningsmessige prinsipper. Slik forholdene er i dag, står man overfor en uløselig konflikt mellom bedriftsøkonomiske hensyn på den ene siden og sosiale og næringspolitiske hensyn på den andre siden. Her ligger en vesentlig del av forklaringen på de store underskuddene.

.....

Men det er ikke bare gjort med at Hovedstyret legger fram rasjonaliseringsplanen. Før den har passert de avgjørende instanser - Regjeringen og Stortinget - må den nok betraktes som en ønskeliste, ganske visst en solid underbygd sådan, men dog en ønskeliste. Det er ikke bare spørsmål om å få de penger som trengs til rasjonaliseringsprogrammet, men også å få Stortinget til å godta en radikale omlegging av jernbanepolitikken som antydes og ikke minst å få Stortinget med på de mer ubehagelige beslutninger.

.....

La oss håpe at Stortinget vil være i stand til å foreta en nøktern bedømmelse av disse ting. Det er ikke bare spørsmål om å få statsbanenes underskudd redusert med anslagsvis 150 millioner i året, men å legge grunnlaget for en rasjonell og økonomisk utnyttelse av våre samferdselsmidler sett fra en helhetsvurdering. Selvsagt er det smertelig for distrikter som mister sin jernbane. Men i ikke liten utstrekning har distriktene selv medvirket til å gjøre jernbanedriften så ulønnsom at det oppstår et fullstendig misforhold mellom utgifter og inntekter. Vi tenker her både på konsesjon til bilruter og overføringen av varetransporter til landeveiene.

Og til slutt: Ved å yte direkte tilskudd vil Stortinget fortsatt ha muligheten åpen for å sikre drift som samfunnsmessig er ønskelig, selv om den ikke kan skje forretningsmessig. Men NSB som etat må bli kvitt denne konflikt og kunne basere seg på forretningsmessige prinsipper, hvis det overhodet skal være mulig å drive våre jernbaner på en forsvarlig måte.

Feilgrep og unnløtelse

Fremtiden, Drammen (a) 6/9-58

skriver at R-planen rører ved et problem som er brønnaktuelt for en rekke av statens bedrifter: Hvor bør grensen trekkes opp mellom de politiske myndigheters og den forretningsmessige bedriftsledelses kompetanse ?

Det står fast at det er statens plikt å sørge for en rimelig spredning av de samfunnsgoder som de nevnte statsbedrifter har som sin oppgave å formidle. Dette må nødvendigvis sette sitt sterke preg på bedriftenes målsetting og virksomhet. Men innen denne samme bør bedriftene ha mest mulig selvstendighet og fritt armslag.

Deretter hevder avisen at "det kan neppe være tvil om at den detaljinnblanding som de politiske myndigheter har foretatt i forretningsmessige spørsmål, er av det onde. Når Stortinget skal avgjøre likt og ulikt, er det høyst begrenset hva bedriftsledelsen kan gjøre for å skape sunne økonomiske forhold. Dette fører igjen til en uheldig pulverisering av ansvaret. Vi kan bare se hvor vanskelig det er å slå fast hvem som har skyld i det økonomiske uføre statsbanene er kommet opp i."

....

Deretter hevder avisen at "vi anser det hevet over enhver tvil at den tvangstrøye som Stortinget holder vedkommende statsbedrifter i, og ikke minst feilaktige og uheldige avgjørelser i nasjonalforsamlingen, har vært en alvorlig økonomisk belastning for en bedrift som NSB. Bedriftsledelsen har vært avskåret fra å foreta forretningsmessige disposisjoner som kunne rette opp skjevhetene, og samtidig har Stortingets jernbanepolitikk ofte ført direkte til nye og større skjevheter."

Den slår fast at myndighetene aldri har skjernet tilstrekkelig mellom forretningsmessige og sosiale hensyn, at det ikke har vært foretatt noen analyse av jernbanene som et ledd i hele vår samferdselsvesen. Den fortsetter så:

"I hvert fall har det aldri lyktes å få samferdselspolitikken samordnet ut fra en helhetsvurdering. Her går Hovedstyret nå inn for klare linjer. Stortinget skal ha anledning til å pålegge NSB de oppgaver som man finner sosialt og samfunnsmessig nødvendige, selv om de kolliderer med bedriftsøkonomiske interesser. Men da skal Stortinget også vite hva det gjør i hvert enkelt tilfelle, og ikke la det hele drukne i totalbudsjettet. Hovedstyret oppfordrer Stortinget til å godta en radikal omlegging av jernbanepolitikken etter moderne forretningsmessige og samfunnsmessige prinsipper og med trafikantenes interesser for øye. Hvis dette skulle lykkes, tror vi det vil sette enda dypere spor enn de nyinvesteringer, nedleggelse og innskrenkninger som foreslås eller antydes i rasjonaliseringsplanen".

Statsbanene må rasjonaliseres og moderniseres  
 Fredrikstad Blad (h) 5/9-58

bygger på Høires Pressekontors leder, men føyer til:

Vi synes forslaget til nedlegging av trafikksvake baner er svært drastisk. Særskilt vil vi peke på banestrekningen Horten-Skoppum. Kan det i det hele tatt la seg gjøre å legge ned denne strekningen? Bandt ikke statsmyndighetene seg til å opprettholde trafikken her den gang da Vestfoldbanen ble ombygget til bredt spor?

Den slutter slik:

Vi tror ikke man kommer utenom omfattene og gjennomgripende tiltak ved NSB. Vil man målet, må man også midlene. Det blir i første rekke Stortingets sak å vurdere disse spørsmål. Vi må tilstå at vi ikke har den hele og fulle tiltro til at Stortinget har evnen til å se klart og nøkternt på den del av planene som angår rasjonaliseringen. Sporene skremmer. Det er ikke så lett å glemme hestebyttepolitikken i forbindelse med jernbaneutbyggingen.

En dristig jernbaneplan  
 Opland Arbeiderblad 6/9-58



Her roses Hovedstyret fordi planen ikke bærer preg av valne hender. Det heter videre: Planen for modernisering og rasjonalisering av driften som Hovedstyret i NSB nå har lagt fram, er såvidt en kan forstå det solideste men også det mest radikale forslag til løsning av problemet som er blitt forelagt Stortinget til avgjørelse.

Det heter tilslutt: Det er ikke mangelen av helhetssyn fra de sakkyndiges side som er skyld i planløsheten, men de folkevalgtes svakhet for distriktsinteresser. Men vraker Stortinget den moderniserings- og rasjonaliseringsplan som hovedstyret for NSB har lagt frem, bør representantene for framtiden være mer varsomme i sin kritikk over statsbanenes driftsresultater.

En svimlende plan  
 Drammens Tidende (h) 5/9-58.

Det heter her bl. a.: Den rasjonaliseringsplan som er fremlagt, er jo også i seg selv et bedrøvelig bilde av alt det som er forsømt, av det veldige kapitalbehov man har samlet opp fordi man gjennom mange, mange år har avspist Statsbanene med bevilgninger som hverken var til å leve av eller til å dø av, - såvidt store nok til på sette og vis å holde virksomheten gående fra dag til dag. Stort sett har det jo vært slik at de bevilgende myndigheter kuttet av på nesten hver eneste sum i de budsjettfordrag jernbanens ledelse la frem - tenk bare på dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker.

Når vi tenker på disse og mange andre av Statsbanenes jammersminner, kan vi ikke hjelpe for at vi føler svimmelhet ved synet av den gigantiske rasjonaliseringsplan som nå er fremlagt. Men om vi frykter det verste, vil vi håpe det beste. Håpe at den bringer de bestemmende statsmakter, Regjeringen og Stortinget, til å innse tidligere tiders forsømmelser og forsyndelser og til å forstå situasjonens alvor. Og i betraktning av at Statsbanenes underskudd er kommet opp i halvannet hundre millioner om året må det vel, endog for dem som stadig påberoper seg de budsjettmessige hensyn, fortone seg som en såkalt bydende nødvendighet å se kjensgjerningene i øynene og innrette seg deretter. Det nytter ikke med å klatte litt her og litt der, med å nedlegge en og annen håpløst ulønnsom sidelinje, spare inn noen stillinger her og der, - hele jernbanestellet må i støpeskjeen, som det fremgår av planen, det må rasjonaliseres og moderniseres, tilpasses tidens behov og hrov så det kan møte konkurransen fra flyene i luften og bilene på landeveiene. Det blir avskrekkende dyrt å gjøre dette, men det blir enda dyrere å la det være. Visstnok er det tvilsomt om jernbanens driftsregnskap noensinne kan bringes helt i balanse, men det er jo innlysende at kan man fjerne nesten alt av et ellers permanent underskudd på mellom 150 og 200 millioner pr. år, vil det være en særdeles god forretning å gjennomføre planen.

Avisen gleder seg over dobbeltsporet Asker-Hokksund, formoder at anleggssperioden er av rimelig varighet og slutter dette avsnitt med "og dermed får vi da håpe at det blir slutt på den systematiske uvennlighet dette prosjekt har vært omfattet med av Samferdselsdepartementet".

Tilslutt heter det: Jernbaneadministrasjonens forslag reiser ellers en lang rekke problemer som vil vekke heftig debatt på det lokale plan, og som det sikkert blir rikelig anledning til å diskutere ved mange senere anledninger. - Som spørsmålet om å nedlegge en rekke ulønnsomme mindre baner - Numedalsbanen er en av dem som er nevnt! -- og spørsmålet om å sløyfe snesevis av jernbanestasjoner med ubetydelig trafikk. Man får i hvert enkelt tilfelle veie de samfunnsmessige hensyn mot hensynet til jernbanenes driftsøkonomi, og det skal innrømmes at i den forbindelse reiser det seg mange spørsmål, som ikke uten videre bør eller kan avgjøres ut fra en rent forretningsmessig vurdering. Men det er både nyttig og nødvendig at man ser alle disse problemer i sammenheng og på grunnlag av en slik altomfattende plan som den Statsbanene har fremlagt.

#### Radikalt forslag

Bergens Tidende 5/9-58.

omtaler først at det er 10 år siden Stortinget påla Regjeringen å legge fram en ny jernbaneplan. Den kom i 1953. Så heter det :

Siden har skiftende statsråder i samferdselsdepartementet lovet å legge fram regjeringens plan for Stortinget, men det er ikke skjedd hittil. Derimot har vi fått en "vekk-med-dampen-plan" som Stortinget har tatt standpunkt til. I går kom imidlertid den rasjonaliseringsplan hovedstyret har arbeidet med en tid. Og den er vel noe av det mest radikale som noen gang har vært foreslått i norsk jernbanepolitikk. Planen bryter nær sagt på alle punkter med den jernbanepolitikk vi har ført hittil.

Avisen fortsetter:

For første gang blir det opplyst at underskuddet siste året var 180 mill. kr. Legger en kapitalutgiftene til - de har ikke vært tatt med de senere år for at regnskapet skulle ta seg bedre ut - kommer vi opp i et årlig underskudd på en kvart milliard kroner. En skulle tro at vi dermed var nådd grensen for det den arme stat kan make av subsidier til dette ene transportmiddelet. Det koster dobbelt så meget å holde jernbanen i drift som vi bruker til veibygging, som for øvrig mer enn finansieres av biltrafikken.

.....

Vi vet ikke hvor meget regjeringen vil absorbere av hovedstyrets plan, og hvor meget den vil avvise. Men det er vel grunn til å komplimentere hovedstyret med at det nå har gjort et alvorlig forsøk på å finne fast grunn i den økonomiske hengemyren jernbanen etter hvert er blitt.

.....

Planen bærer i seg så mange radikale tanker og ideer at den må være et brukbart diskusjonsgrunnlag. Men vi håper at den ikke blir diskutert sønder og sammen, og at det ikke vil ta nye år for regjeringen kan bestemme seg og legge saken fram.

#### Jernbaneanalysen

Norges Handels-og Sjøfartstidende 9/9-58.

(Red's bemerkning: Avisen har antakelig bragt det fyldigste utdrag av R-planen).

Det heter her: R-planen bekrefter til fulle svakhetene som lenge har vært åpenbare ved denne landets største forretning. Ja, mer enn det. Den avdekker forhold som er verre enn hva kritikken i mange år har hevdet. Der er muligheter for enda større underskudd, hvis det ikke blir tatt radikale skritt til å rette på svakhetene ved systemet. Hovedstyret må sies å ha atskillig å fremholde til sitt forsvar. Landet er "tungrodd" hva jernbanedrift angår. Det har det alltid vært og med tiden er andre og mer elastiske kommunikasjoner kommet til, fremfor alt bilen.

Så nevnes Sentralstasjonen som har stått på papiret i en menneskealder, og blir dyrere og dyrere å realisere. Avisen fortsetter:

For menigmann må den naturlige konklusjon bli at alle ansvarlige parter har latt det drive. Hovedstyret må for sin del lenge ha sett hvordan manglene så å si formerte seg og det lå derfor nærmest for det å synge ut som det nå omsider gjør. Kostbar tid gikk tapt og staten brukte mer enn under noe tidligere styre penger til meget av mindre viktighet enn jernbanene og for den saks skyld hele samferdselssektoren.

Man kan ikke bortse fra at ikke alle baner i vårt vidstrakte land kan forrente seg. Men totalt kan systemet gjøres mer effektivt. Og det er hva det i hovedsaken gjelder. Hovedstyret anviser klart en rekke reformer i den retningen. Det nevner belastninger, som i virkeligheten hører hjemme på andre budsjetter som veibudsjett og militærbudsjett. Takstsystemet er for stivbent med enhetstakster over hele landet.



..... Kontroll med og regulering av andre ikke rutegående transportmidler antydes og meningen er vel å skape like konkurransevilkår. Men når meningen ikke skal være å forbeholde jernbanen transport er inngrep mot dens konkurrenter neppe noen effektiv løsning.

.... Ordet forretningsmessig drift går som en rød tråd gjennom analysen. Nytt er dette kravet utvilsomt ikke. Vi erindrer fra 1920-årene den såkalte "direktørstreiken" ved Statsbanene. Generaldirektør Platou og storparten av Hovedstyret nedla dengang sine verv da deres krav om større forretningsmessighet ikke ble imøtekommet. Generaldirektør Stokke og hans Hovedstyre setter ikke saken så på spissen. Men prinsippet forretningsmessighet er blitt enda mer nødvendig med tiden.

.... Avsetningene har stadig vært utilstrekkelige og en gjenkjenner i statsbedriftens skarpe kritikk av dette forhold private forretningers helt rasjonelle krav til prismyndighetene om priser og avsetninger basert på gjenanskaffelsesverdien.

..... En tanke som også fremholdes er å "sette bort" mer av enkeltoperasjoner til private. Og likeså, at NSB søker kapital utenom budsjettet på det ordinære lånemarked. Det første tør anbefale seg uten videre. Men lånemarkedet er som kjent kresent m. h. t. lønnsomhet. Bringes økonomien mer på fote vil det imidlertid være en vei å slå inn på, særlig hvis staten også gjør mer for å øke sparing og kapitaldannelse her i landet enn den gjør.

..... Jernbanen er nok trengt tilbake i konkurransen, men av analysen får man et sterkt inntrykk av at den ville stått seg bedre om den var blitt sett mer som en forretning enn tilfelle har vært.

"På forretningsmessig basis".  
Nationen, Oslo, 5/9-58.



Avisen "foretrekker å vente med hurraropene". "Det er nå engang en viss forskjell på å barbere seg og å skjære haken av seg, og denne forskjellen synes ikke planforfatterne å ha vært tilstrekkelig oppmerksom på. Det er lettvent og sikkert i første omgang effektivt å peke på alle de millioner som kan spares ved å sløyfe bortimot et snes "trafikksvake" jernbanelinjer og et utall av stasjoner. Og det bringer oss sikkert nærmere "den forretningsmessige basis" om vi følger planen og innstiller oss på 10 års stagnasjon i jernbanebyggingen, bortsett naturligvis fra "flaskehalsen" Oslo. Det spørres bare om ikke det vi på den måten vinner inn på gyngene, det taper vi på karusellen. Enten i form av dårligere kommunikasjoner eller i tilskudd til de trafikkmidler som i tilfelle skal erstatte jernbanen".

Ellers heter det at det er vel og bra med forretningsmessig basis, men "en må bare ikke glemme at Statsbanene også har en samfunnsmessig oppgave, ellers var det jo ikke nødvendig med statsbaner i det hele tatt, for den forretningsmessige side av saken ville andre sikkert kunne greie vel så godt. Men det er nettopp dette samspill mellom den forretningsmessige og den samfunnsmessige side av virksomheten som Statsbanenes ledelse har hatt vanskelig for å finne fram til. Både før og nå. Dermed vil vi på ingen måte ha tatt avstand fra alt det den nye plan inneholder. Rasjonalisering er jo tidens løsen, og mange av de rasjonaliseringstiltak det pekes på har sikkert framtiden for seg".

Plan med prutningsmonn  
Adresseavisen (h), Trondheim .

Etter å ha summert opp planen skriver avisen:

Planen inneholder så mye godt og fornuftig at vi håper den blir til å kjenne igjen når den har avsluttet sin vandring gjennom de bestemmende politiske instanser. Og denne vandringen burde helst ikke ta for lang tid heller. For selv om det kanskje kan sies at det helhetssynet rasjonaliseringsplanen representerer, virker nytt og frisk, er dens enkelte bestanddeler gamle og velkjente, gjennomdiskutert som de er år etter år, noe som også gjelder spørsmålet om hva vi skal ha av jernbaner.

Avisen advarer mot tanken på nedleggelse av Raumabanen og skriver: Når Hovedstyret i sin økonomiske storopprydning går inn for det, går det for langt. Forhåpentlig betyr det bare at man gjerne vil ha prutningsmonn. Hvorom allting er så kan Raumabanen i hvert fall ikke likestilles med en hvilken som helst ulønnsom banestump i distrikter som har fått både i pose og sekk. Man kan kalle den sidelinje så mye man vil, men det forhindrer ikke at den er et ledd i stambanenettet.

Spørsmålet om subsidiering av linjer som blir oppretthold uten å være direkte lønnsomme, må løses på en slik måte at de respektive distrikter ikke har følelsen av å motta almisser.

---

Rasjonaliseringsplanen vil bli lest på mange måter, og den kan også tas som en betimelig advarsel mot at Staten utvider sin forretningsdrift til områder hvor det offentliges bistand ikke er blitt påkalt. Det veldige problemkompleks som er lagt frem i planen, synes i den henseende å vitne om en realistisk erkjennelse. Slik oppfatter vi det når Hovedstyret klokkelig nok unnlater å foreslå at jernbanen overtar flere private bilruter.

Samlet syn på transport  
Stavanger Aftenblad 6/9-58.

Det er et krafttak ledelsen for landets største bedrift - Norges Statsbaner - har tatt for å skape klarhet i jernbanens stilling og sette fram forslag om hvilke tiltak som er nødvendige for å skaffe et mer tilfredsstillende driftsresultat enn det nåværende. Et underskudd på 180 millioner kr. er avskrekkende.

.... Kan underskuddet reduseres med 150 mill. kr. i året vil det ikke bare bety en økonomisk avlastning tilsvarende dette beløp. At Statsbanene i sitt regnskap kan vise til bedre resultater og får anledning til å arbeide ut fra bedriftsøkonomiske prinsipper uten i samme grad som nå også å måtte ta de særbelastninger som følger av sosiale og næringspolitiske hensyn, vil dessuten stimulere bedriften og de ansatte på en måte som i neste omgang vil gi ytterligere økonomiske fordeler både i og utenfor Statsbanene.

..... Forslaget fra Statsbanene vitner om en nøktern vurdering av jernbanens plass i landets samlede transport-apparat.

.... Typisk i så måte er bemerkningen om at det ikke regnes med at Statsbanene i den kommende ti års-periode skal ta over nye bilruter. .... Samordningen av de forskjellige transport-midler er den absolutte forutsetning for at jernbanedriften skal kunne bli tilfredsstillende - både trafikkmessig og økonomisk. Det har vist seg - og det har vi også lokale eksempler på - at de nåværende bestemmelser, som særlig fins i Samferdselsloven av 1947, ikke har vært tilstrekkelige for å gjennomføre en samordning eller at de organer som skulle sette bestemmelsene om samordning ut i livet, ikke har evnet sin oppgave. .... Rasjonaliseringsforslagets framtidige skjebne avhenger i første rekke av om en ved den videre behandling i departementer og i Stortinget kan make å se det i relasjon til andre trafikkmidler og finne fram til samordning og om det lykkes både å få de enkelte distrikter og de avgjørende myndigheter til å se forbi de spesielle lokale hensyn og legge et nasjonalt enhetsmål på saken.

Vil generaldirektøren avvikle jernbanene ?  
Sunnmørsposten (V) 8/9-58

Avisen mener at mye av det som står i planen er kjente ting. Når det gjelder el-og dieseldrift er det ikke spørsmål om hvorvidt disse ting skal gjennomføres, men om vi har råd til å la det gå så sakte med gjennomføringen. Avisen håper videre at en slipper å vente for lenge på "forslaget om en mer effektiv organisasjons-og finansieringsform for jernbanene. Det er etter vår mening et viktig ledd i hele rasjonaliseringsprosessen, og det ville vært ønskelig at det ble lagt fram samtidig med hovedplanen. Og så langt er alt vel og bra. .... men fasitten av det hele er jo at statsbanenes hovedstyre- det vil etter den organisasjonsform statsbanene har idag si generaldirektør Stokke - ber om 2,5 milliarder kr. for å sanere vår jernbanedrift og bringe regnskapet ned til en tilnærmet balanse i løpet av en 10-års periode. Selv i dagens Norge er 2,5 milliarder en ganske nett sum, men dette er langt fra hele prisen. For at regnskapet skal holde vil han ha kuttet ut av jernbanenettet ikke mindre enn 19 såkalte trafikksvake baner, blant disse baner som Raumabanen og Valdresbanen.

..... Det er karakteristisk at når det gjelder Oslo-området er det funnet plass også til dobbeltsporet Asker-Brakerøya, som vil falle uhyre kostbart å bygge, og som mange fagfolk idag mener vil kunne dekkes like godt ved bilruter. Men så ligger heller ikke denne banen i utkant-Norge.

Begrunnelsen for hovedstyrets, eller generaldirektørens, drastiske nedskjeringsplan er at nå skal jernbanene drives på forretningsmessig basis. En må da få lov til å spørre: Hvorfor stoppe på halvvegen ? På forretningsmessig basis må vel bety at driften regnskapsmessig skal lønne seg. Hvorfor da for eksempel fortsette med å bygge Nordlandsbanen fram til Bodø ? Er det noen som tror at den vil "lønne seg" i generaldirektørens tyding av ordet " og hvordan er det med de andre banene ? Lønner de seg om en skal bokføre det de koster på en forretningsmessige måte ? Skal vi tenke forretningsmessig i den forstand vil det si at vi avvikler jernbanedriften her i landet.

..... Men rasjonaliseringsplanen stiller Stortinget et ultimatum. Hovedstyret fralegger seg det økonomiske ansvar for driften av disse banene, og Stortinget får, om det vil holde dem oppe, gi direkte tilskott til hver enkelt av dem.

Det er nå en gnir seg i øynene på nytt og fristes til å kalle denne rasjonaliseringsplanen den mest assosiale samferdselsplan som noen gang er lagt fram i Norge. Jernbanens oppgave og plikter samfunnsmessig sett er helt koplet ut. Nå skal det tenkes forretningsmessig og b a r e forretningsmessig.

.... Hovedoppgaven med rasjonaliseringsplanen var vel å rasjonalisere så langt som mulig slik at underskottet i alle fall kom ned på et rimelig nivå, samtidig som en tok omsyn til berettigede krav, ikke bare når det gjelder flaskehalsene i Oslo-distriktet, men hele landet.

Hadde planen holdt denne rammen, hadde vi blant annet sluppet det diskriminerende forslag om at distrikter som har baner som viser underskott, skal gå tiggergang til Stortinget for å få dekket underskottet, fordi hovedstyret anser det som seg uvedkommende. Det virker som en uforkammethet og har ikke noe med rasjonalisering å gjøre.

#### NSB rasjonaliserer

Romsdals Budstikke (V) 5/9-58.

Avisen slår fast at planen dreier seg om spørsmålet om hvorvidt NSB skal drives som ren forretning eller med vekt på "såkalte samfunnsmessige hensyn". Den mener videre at planen er et svar på den kritikk som har vært reist mot underskuddene, en kritikk som den sier "delvis er kommet fra de samme hold som med nebb og klør har kjempet for en jernbanepolitikk etter gamle retningsretningslinjer." Den fremhever at en forsvarlig forretningsmessig drift i det lange løp vil være den som tjener samfunnet best. Når det gjelder Raumabanen, heter det at banen ikke har vært i stand til å konkurrere med bilene, men banen kan ikke legges ned før veiene er utbygd. For persontrafikken må man si at en nedleggelse i alle fall i første omgang vil bety et trafikkmessig tilbakeskritt, men avisen våger ikke å påstå at dette er tilstrekkelig grunn for NSB til å opprettholde banen. Den gir uttrykk for at en omfattende rasjonalisering som må til, betyr at disse lokale interesser blir rammet. Videre heter det "det kan ikke være i dette fylkes interesse å være med på et underskudd på 180 mill. kr. bare for å beholde Raumabanen. Man kan nemlig ikke forlange at andre trafikksvake baner skal vekk, mens vi skal få beholde Raumabanen. Dersom man virkelig ønsker dette, må trafikanter med store godsforsendelser sørge for å bruke banen i større utstrekning"..... "men trafikantene har funnet bilene mer hensiktsmessig og det er ikke urimelig at NSB som også bør drive forretningsmessig, tar konsekvensen av en slik utvikling."

-----

Sunnmørsposten polemiserer mot Romsdals Budstikke 8/9 under overskriftene "Romsdals Budstikke villig til å oppgi Raumabanen!" Avisen gjengir Budstikkens leder forsynt med en innledning der det heter: ..... "Redaktøren har bitt på det digre agnet som ble hengt ut, nemlig at NSB skal drives forretningsmessig. Men han har ikke festet seg ved betingelsene, nemlig at de jernbaneløse distrikter først skal være med på en milliardinvestering, hvorefter de skal avskrive sine jernbanekrav for evig og alltid".

Til dette svarer Romsdals Budstikke den 9/9: . . . . Er det Sunn. mørspostens mening at det er sunn kommunikasjonspolitikk å betale dette stigende underskuddet, mens vi lar våre veier forfalle ? og ikke har de nødvendige midler til høyst påkrevet utvidelse av vårt veinett ? Disse ting må ses i sammenheng heter det, og mener at det er "uhyre lettvtint når Sunnmørsposten karakteriserer planen som et digert agn." Avisen gjengir så de korrekte tall fra planen og konkluderer med at økingen blir etter dette gjennomsnittlig 62,5 mill, kr. pr. år. En merutgift man må regne med vil bli oppveid av en reduksjon av underskuddet i løpet av noen få år. Det er jo forutsetningen for rasjonaliseringsplanen, slutter avisen,

For øvrig skriver Budstikken en leder II den 8/9. Det heter her at "vi selvsagt var klar over at våre synsmåter ikke ville få enstemmig tilslutning! . . . . . Videre spør den om vi ikke på sett og vis er forpliktet til å se det hele i en noe større sammenheng og slutter slik: "Det er mulig at det kan legges frem så avgjørende argumenter for å beholde Raumbanen at Stortinget i sin tid vil la seg overbevise av dem. Dersom man mener å ha slike argumenter, bør de øyeblikkelig samles og oversendes Hovedstyret."

#### NSB og politikerne

Rogalands Avis, Stavanger (a) 5/9-58.

På to felter har våre stortingsmenn gjennom generasjoner kommet til kort, veipolitikken og jernbanepolitikken. Her har politisk taktikk, distriktsinteresser og misforståtte sosiale hensyn ført Stortinget galt avsted. Resultatet er blitt et uhyggelig spill av penger og krefter. . . .

Og våre statsbaner er på grunn av Stortingets anleggs- og takstpolitikk kommet i den situasjon at de belaster statsbudsjettet med henimot 200 mill. kr.

. . . . . Avisen mener at Stortingets holdning til Sentralstasjonen er typisk for den vonde ånd som lenge nok har hersket i norsk samferdselspolitikk. Til tross for denne flaskehalsen har det ikke vært mulig å få Stortinget til å bevilge et øre for å rette på dette. Og den kan ikke finne annen forklaring enn at sentralstasjonen ligger i Oslo og der har de det så godt fra før. Som om det var Oslo-folks skyld stasjonen skulle bygges.

Er det sosialpolitikk ? spør avisen. I jernbanepolitikken snakkes det om sosiale hensyn. Låge takster og underskuddslinjer holdes av sosiale grunner, heter det. Hva slags sosialpolitikk er det som kommer dem mest til gode som reiser mest med jernbanen og som de som reiser mindre, eller ikke har noen bane i det hele tatt, pent får være med å betale for over statsbudsjettet. Det heter til slutt: "NSB's ledelse har også sunget ut. Planen viser veien en må gå , hvis Stortinget enda ikke vil gå den veien , får politikerne sjøl ta ansvaret for at jernbaneunderskuddet blir en stadig tyngre belastning på statsbudsjettet."

Lønnsomhetsdrift og samfunnshensyn

Haugesunds Avis (V) 5/9-58

Hovedstyret og dets sakkyndige har imidlertid funnet en utveg - for så vidt en gammel utveg - til å forlike de to prinsipper. Hvis Stortinget "av samfunnsmessige hensyn" vil opprettholde en bane som Hovedstyret av lønnsomhetsgrunner mener bør legges ned, så bør det kunne ordnes ved at Stortinget dekker underskottet ved særskilte bevilgninger. Det er etter vår mening et greit og sunt prinsipp. Så sunt at det innbyr til å strekkes videre enn til det som NSB's plan omfatter.

.....

Det står til regjering og storting å avgjøre hva vi av samfunnsmessige hensyn skal yte på de enkelte områder, også samferdselen, enten nå hensikten er av rent ideell karakter eller det er en samfunnsøkonomisk investering som har materielle mål. Men da er det også riktig at de baner som ønskes opprettholdt trass i at Statsbanenes ledelse av lønnsomhetsgrunner vil legge dem ned, får sitt underskott dekket ved bevilgninger i hvert særskilt tilfelle.

Mellom linjene

Arbeiderbladet, Oslo, 6/9-58

... Det er første gang Stortinget og det norske folk får seg forelagt et dokument som gir uttrykk for et helhetssyn innenfor norsk samferdsel og som samtidig gir anvisning på konkrete løsninger. Den økonomiske rammen er tilstrekkelig virkelighetsnær til å danne grunnlaget for en alvorlig diskusjon.....

... Det Statsbanene ber om er at Stortinget øker sine nåværende bevilgninger til jernbaneformål med gjennomsnittlig 62,5 millioner kr. pr. år over en 10-årsperiode. Det er hva ett eneste tankskip koster. Til gjengjeld mener Statsbanene at det blir noen trafikkøkning og at det kan spares 150 mill. kr. pr. år på driften når moderniseringen og rasjonaliseringen er fullført.

De 150 millionene er penger som Stortinget i hvert fall må regne med å skaffe til veie når den tid kommer. De ligger gjemt i underskuddet som ingen andre enn staten kan dekke. Og uten en gjennomgripende modernisering er det neppe noen grunn til å tro at underskuddet blir mindre etter hvert.

... Det antydes at Stortinget åpent - i vedtaks form - bør subsidiere ikke lønnsomme banestrekninger.

Både i dette og i forbindelse med en rekke andre forslag, ligger det et ønske om større effektivitet og en klarere ansvarsfordeling. Mellom linjene står det ofte i Hovedstyrets betraktninger: Vi bør ha en bedre oversikt over hva vi gjør. Det vil skape større klarhet i jernbanepolitikken. Nettopp i dette utgangspunkt og i de formuleringer som er blitt resultatet, ligger kanskje den største verdien av rasjonaliseringsplanen. Den reiser et overveldende stoff til ettertanke.

Jernbanen i støpeskjeen.

Varden, Skien (Uavhengig) 5/9-58.

... Det er en dristig plan, som bryter med mange gamle forestillinger og den kan nok komme ut i hardt vær så sterkt som mange lokalinteresser her blir engasjert, men det er en plan som peker fremover mot en løsning på et problem som syntes å vokse både jernbanen og samfunnet over hodet. Det sier da også mye at Hovedstyret for Norges Statsbaner enstemmig har sluttet seg til den.

... Man må kunne tro at hovedretningslinjene i planen vil få en bred tilslutning.

... Stortinget vil drøfte hver enkelt av disse "dødsmerkede" banene (Eidanger-Brevik, Kragerø-Treungen) og avgjøre hver enkeltts skjebne. Det blir altså ingen automatisk massenedlegging av jernbanelinjer. Mange hensyn gjør seg gjeldende ved vurderingen av slike rasjonaliserings-tiltak man her står overfor. Men det bør være klart at samfunnet ikke lenger kan opprettholde jernbanelinjer i områder hvor trafikkbehovet dekkes eller kan dekkes tilfredsstillende av andre samferdselsmidler.

Aftenposten, Oslo, har 3 ledere.

Rasjonaliseringsplanen

5/9-58.

Lederen gir NSB honnør for raskt og effektivt arbeid som avisen har inntrykk av er grundig og vel gjennomarbeidet. Det tjener Hovedstyret til ære at "man denne gang kan legge fram en enstemmig innstilling, og at man ikke har førtapt seg i distriktshensynets jungel. Når Hovedstyret nu kan legge frem en innstilling som tar sikte på i første omgang å redusere Statsbanenes underskudd fra 180 til 30 millioner kroner årlig, er det meget prisverdig.

Etter å ha bemerket at det først og fremst er trafikantenes interesser NSB skal ivareta, heter det: "Samfunnet må her til en viss grad påta seg utgifter for å tjene det man kan kalle et felles beste. Det blir de ansvarlige myndigheters sak å treffe den endelige avgjørelse og trekke den riktige grense mellom NSBs mål som er å komme ned på lønnsomhetslinjen, og de utgifter samfunnet må påta seg.

Vi vil gjerne gi NSB honnør for at man er villig til på fritt grunnlag å ta opp til vurdering hvilke transportmidler det i de forskjellige tilfelle er riktig å bruke. Her synes vi å spore den kloke oppfatning at tog alene ikke er seg selv nok."

Ned på jorden

8/9-1958.

... Men som ventet er man ikke overalt i landet like begeistret for hva Hovedstyret sier. Det var man jo heller ikke alle steder den gang den såkalte Iversenkomité la frem sin innstilling. Og enda større var misnøyen i en rekke distrikter da departementet etter års ventetid la frem bare en stortingsmelding og ikke en ny jernbaneplan, som lenge hadde vært bebudet og mange hadde satt sitt håp til.

Forts.

Nei, Samferdselsdepartementets melding lovet så visst ikke meget. Den var tvertimot i sitt innhold en innrømmelse av at forsømmelsene når det gjelder jernbanebygging og -drift her i landet er så store at vi ikke har råd til å prøve å komme på høyde med kravene.

.....

Men jernbaner må vi ha her i landet, og de ansvarlige myndigheter må i sin kommunikasjonspolitikk følge med utviklingen og prøve å gi oss konkurransedyktige befordringsmidler.

Gamle jernbaneplaner oppgis. Idag er rasjonalisering og innskrenkning tidens løsen. Men tror noen at det betyr at vi kan slippe billig fra de forpliktelser som samfunnet har når det gjelder jernbanedrift, tar de skammelig feil. Den plan som Statsbanenes hovedstyre har fremlagt er faktisk en enkel plan i forhold til de fantomdrømmer som mange tidligere har nærret. Gjennomførelsen av denne rasjonelle plan forutsetter imidlertid en investering på henimot to tusen fem hundre millioner kroner i løpet av en tiårs-periode.

Det dreier seg altså om veldig beløp. Men vil ikke Stortinget være med på å slå inn på den linje som Statsbanenes Hovedstyre har trukket opp i sin rasjonaliseringsplan, kan det komme oss enda dyrere å stå

#### Den nye jernbanepolitikk

12/9-1958.

Lederen handler om Oslo Sentralstasjon og sjalusien mellom distriktsinteressene.

... Men det er blitt mer og mer nødvendig å få jernbanekravene løst etter et samlet helhetssyn. Det vil med det samme si at det er blitt mer og mer nødvendig å få vekk den flaskehals i vårt jernbanesystem som stasjonsforholdene i Oslo representerer.

Vi er klar over at det vil kreve resignasjon på mange kanter. Det vil det også gjøre når det nu efter den nye jernbaneplan blir foreslått å nedlegge en rekke små jernbaner som ikke har svart til sin hensikt. Men skal våre jernbaner fylle sin oppgave, så er distriktshensynene ikke noe brukbart grunnlag for deres videre utvikling. Man må søke å finne løsninger som tjener hele landet. Men derfor er det også nødvendig at den nye jernbaneplanen som nu legges frem, blir samarbeidet med planer for utviklingen av våre veier og andre kommunikasjonsmuligheter, så ikke de enkelte landsdeler blir nødlidende ved den nye jernbanepolitikk som må gjennomføres.

#### Jernbanens rasjonalisering

Samhold, Gjøvik (Bondep.) 8/9-58.

Bladet spør at det blir diskusjon, for ikke å si slagsmål, om både nært og fjernet og høgt og lågt. I planen skjuler det seg så mye konfliktstoff av både lokal, kommunikasjonsmessig og politisk art at det vil engasjere en anselig mengde interessenter..... Det viktigste ved denne nye plan er ikke den investering den opererer med, men det markerte kravet om å gjennomføre et radikalt brudd med det gamle og tradisjonelle synet på jernbanen som en kombinasjon av forretning og sosial-og næringspolitisk institusjon.



Jernbaneplanen

Sarpsborg Arbeiderblad 6/9-58.

.... Sett ut fra et jernbanesynspunkt er det lite å si til planen. Men det slår en straks at den bare omfatter den delen av kommunikasjonsproblemet som jernbanen representerer. Det er en jernbaneplan og ingen kommunikasjonsplan som foreligger.

... men forutsetningen er at veiene settes i en slik stand at de tåler tungtrafikk hele året. Skal det bli tale om å legge ned jernbanedriften på visse strekninger, må en være forberedt på å ofre langt mere på veiene enn det gjøres nå, og om Stortinget går med på nedlegging, vil det utvilsomt stille som en ufravikelig betingelse at det kompenseres ved bedre veier. Og det vil ikke koste så rent lite.

... det kan heller ikke reises noen saklige innvendinger mot at jernbanen får større frihet og disposisjonsrett driftsmessig, økonomisk og organisatorisk. Men er er nødt til å se kommunikasjonsproblemaene i sammenheng.

.... Men samferdselsdepartementet kan neppe legge planen fram for Stortinget med tanke på realitetsbehandling uten at jernbaneplanens forskjellige deler blir samordnet med andre kommunikasjonsproblema og vurdert i lys av de konsekvenser den vil føre med seg.

Statsbanenes milliard-drøm.

Verdens Gang, Oslo (uavh.) 6/9-53.

Lederen gir med den ene hånden og tar med den andre.... "Gjennom lange tider har det vært bremsert på sterkt på fornyelsen både av fast og rullende utstyr at det ikke har vært mulig for Statsbanene å følge med i utviklingen".

.... Likevel ville det være fullstendig uriktig å hevde at det er statens altfor sterke nedskjæring på jernbanens utgiftsbudsjett som alene er årsaken.

.... En får dessverre et beklemmende inntrykk av at innenfor Statsbanene har altfor mye gått sin skjeve gang uten at det er gjort noe virkelig energisk forsøk på å rette på forholdene. Og hvis verdifullt det enn er at vi nå har fått denne rasjonaliseringsplan, er det grunn til å spørre hvorfor ikke en slik er lagt fram for lenge siden.

Avisen etterlyser Mr. Browns rapport og sier videre: "Nå er det altså omsider kommet fart i sakene og en må da kunne vente at ledelsen for Statsbanene øyeblikkelig går i gang med all den rasjonalisering og effektivisering som det på noen måte er mulig å gjennomføre uten ekstra millionuttelling.... Det er utvilsomt viktig at Statsbanenes ledelser får den stimulans som ligger i at en energisk innsats for å få bedre skikk på jernbanedriften gir seg klar utslag i driftsregnskapet.

Om nedleggelsen av trafikksvake linjer heter det: Men det avgjørende i de enkelte tilfelle kan ikke være hva som svarer seg eller ikke for Statsbanene. Spørsmålet vil ofte være om andre trafikkmidler uten urimelig store utgifter kan overta trafikken på en jernbanen. Det er vel f. eks. et spørsmål om det overhodet er mulig å la jernbanen slutte med sin lokaltrafikk, selv om den går med stort underskudd.

Svaret fra NSB.

Sørlandet, Kristiansand (A) 9/9--58.

Lederen viser seg enig med Sarpsborg Arbeiderblad (side 16) som hevder at det sett ut fra et jernbanesynspunkt neppe er særlig mye å utsette på planen.

... Går Stortinget med på nedlegging, vil det utvilsomt stille som en ufravikelig betingelse at det kompenseres ved bedre vegger. Det vil ikke koste så rent lite, og jernbanestumpene ligger nå uengang der.

Avisen skriver at Hovedstyret ikke har lagt fram noen samlet kommunikasjonsplan, naturlig nok. Det har bare med jernbanen å gjøre. "Men Samferdselsdepartementet kan neppe legge planen fram for Stortinget, med tanke på realitetsbehandling, uten at jernbaneplanens forskjellige deler blir samordnet med andre kommunikasjonsprosjekt, og vurdert i lys av de konsekvenser den vil føre med seg. Det gjelder i første rekke vegspørsmålene. En kan ikke vente at Stortinget vil gå med på å stanse ett kommunikasjonsmiddel uten at andre settes i stedet.

Lederen synes det er påfallende - "og mange vil vel også si meget gledelig - at såkalte provinsaviser og stortingsmenn fra provinsen er de sterkeste talsmenn for en ny sentralstasjon i Oslo. Det styreker unektelig kravet som utvilsomt bør ha høy prioritet som den landssak det etter vår oppfatning virkelig er. Men på den annen side må vi få lov til å luften vår skuffelse over at ikke spørsmålet om å treffe tiltak for å unngå opphoping av trafikk over Oslo er reist med like stor tyngde. "

"Det er ganske sikkert riktig å karakterisere NSB-planen som en begivenhet i samferdselssektoren som kan få den største betydning for hele vårt jernbanestell. Men dens betydning for s a m f u n n e t kan bare måles når den er vurdert i sammenheng med og som en del av hele vårt kommunikasjonsystem, "slutter avisen.

Rasjonaliseringsplanen for NSB

Arbeider-Avisa, Trondheim, 11/9-58.

Lederen holder seg til Arbeidernes Pressekontors leder og nevner bl. a. : Det forutsettes imidlertid at ingen av de ansatte blir sagt opp, men at det overtallige personale blir "omskolert". Videre tar planen sikte på at NSB blir en mer selvstendig og selvstyrt bedrift, noe vi tror de fleste vil innse riktigheten av, "

Ellers siteres Sarpsborg Arbeiderblad.

En samlet samferdselsplan.

Haugesunds Avis (v) 11-9-58.

"Diskusjonen om Statsbanenes rasjonaliseringsplan er i full gang over hele landet - som en måtte vente. Så sterkt som planen bryter med vaner og praksis i vår jernbanepolitikk, måtte den utfordre til en omfattende meningsutveksling. Og det trengs også at planen blir grundig diskutert før den blir

tatt opp av stortinget til avgjørelse. Den rører jo ved forhold som direkte angår hvert eneste menneske i landet - enten en bor nær eller langt fra jernbanen."

Avisen mener en får god tid til å tenke og sier: Hvis vi skal legge noen vekt på det som "Sarpsborg Arbeiderblad" gir uttrykk for i denne saken, og det bør vi sikkert, ettersom en av Arbeiderpartiets toppfigurer, Hønsvald, er redaktør i bladet - så vil neppe samferdselsdepartementet legge planen fram for stortinget med det første. Bladet mener nemlig at departementet ikke kan legge planen fram til realitetsbehandling uten i forbindelse med en samlet kommunikasjonsplan for landet.

La 'eren lufter spørsmålet om et eget samferdselsdirektorat på faglig grunnlag, en tanke som ikke er overflødiggjort ved opprettelsen av Samferdselsdepartementet.

Det heter tilslutt: Det skulle derfor synes nokså rimelig at en så snart som mulig fikk en samlet kommunikasjonsplan for hele landet og for de forskjellige kommunikasjonsmidler - ikke bare en jernbanepplan.

#### Invitasjon til ny jernbanepolitikk. Dagbladet, Oslo (v) 8/9-58.

Planen gir kraftig uttrykk for at Jernbanen må finne sin nye plass i dagens - og morgendagens - samferdselsbilde. Grunnlaget må være samferdselsbeholdet, og Jernbanen må få kvitte seg med de særytelser den gir av rent samfunnsmessige grunner og som ofte har karakter av sosiale subsidier. Mener Hovedstyret.

Her i landet vil den samfunnsmessige betydning alltid telle når en skal vurdere jernbanedriften. Det er vanskelig å innse at hensynene til kroner og ører i det rene driftsbudsjett skal betinge en omlegning fra samfunnsømsyn til direkte businesspreget vurdering. Men en helt annen sak er at Jernbanen som følge av konkurransen må få en selvstendig og uavhengig ledelse, som effektivt og raskt kan nyttiggjøre gode ideer, lansere og "selge" nye tjenester og omstille raskt til presserende oppgaver.

Det har vært mange planer om en forbedret jernbanedrift de siste årene, men man har savnet en klar og konstruktiv jernbanepolitikk fra regjeringens side, fra Samferdselsdepartementets side. I Stortinget, som skal avgjøre sakene og bevilge pengene, har distriktshensynene fortsatt dominert, og den samme rammen for budsjett-opstilling og drift har vært lagt til grunn..... Som det eneste store lyspunktet hittil til beste for en bevisst rasjonalisering må vi nevne anskaffelsen av de 18 diesel-lokomotivene som idag erstatter 50-60 damplokomotiver.

.... Planen må straks følges opp av initiativ fra regjering til storting, med konkrete tiltak som resultat. Det er nok av startpunkter i den nye planen, "Vekk-med-Dampen"programmet må slutføres, slik at elektrifiseringen og dieseliseringen "møtes" så snart råd er. Et annet nøkkel-utgangspunkt er Oslo Sentralstasjon

Jernbaner og underskott.

Trønder-Avisa, Steinkjer (B og V) 6/9-1958.

Hovedstyret er kommet inn på de riktige prinsipper, nemlig at jernbanen bør baseres på forretningsmessig drift. Dersom samfunnshensyn tilsier at det må opprettholdes jernbanedrift utover dette, så blir det en bevilgningssak for Stortinget.

Man kan vel her si at Hovedstyret inviterer Stortinget til å ta konsekvensen av sin egen jernbanepolitikk gjennom årene. Det er neppe noen gang, ved anlegg av jernbaner blitt tatt forretningsmessige standpunkter. Jernbanene er blitt til ved politiske vedtak hvor samfunnsmessige omsyn, tau-trekking mellom distrikter og landsdeler har vært rådende.

Det sier seg selv at i et land som vårt må det ved utbygging av kommunikasjonene tas sosiale hensyn. Spørsmålet er hvorvidt jernbanedrift eller vegtransport er det riktige i dag.

Så nevnes Namdalsbanen, dens skjebne som avhenger av om Grongkisen skal fraktes til Namsos eller et annet sted. .... "En snarlig avgjørelse på dette punkt er nødvendig. Folket i dalen er ikke tjent med en jernbane for halv drift. Da er det bedre at den nedlegges helt."

Telemark Arbeiderblad, Skien, har 3 ledere, den 6., 8. og 11. sept. 58.

Jernbanen og samfunnet.

Den slår fast at både jernbanen og vegbyggingen har vært hemmet i sin utvikling av et slags misforstått folkestyre, slik det blir når faglig innsikt blir fortrent.

Stortinget har aldri vært villig til å gi jernbanen den handlefrihet den må ha for å vareta sin samfunnsmessige oppgave på en forsvarlig måte.

Tertimot har det blandet seg inn i altfor mange detaljer, og ikke vært fri for å bruke jernbanelinjer og veistumper til partipolitiske formål. Så er resultatet blitt et noe skakkjørt jernbanesystem som er umoderne, og ikke kan tilfredsstillende rimelige krav.

..... "Det er tvingende nødvendig for jernbanen å overveie hvilke strekninger den er fortrent fra av biltrafikken, fordi denne kan bedre og billigere betjene distriktet, og så overlate den trafikken til veiene. Vi må ikke i bilens tidsalder holde på jernbanen for dens egen skyld.

Avisen nevner statsbedrifter i jern- og aluminiumsindustrien. De er statens egne, men nokså sjølstendige forretninger. Og slik må de fortsatt drives. Det er farlig å kople forretningsdrift sammen med statsadministrasjon. Men jernbanen er i stor utstrekning det i dag, f. e. når det gjelder lønnspolitikken. Også dette forholdet bør bli tatt opp i sin fulle bredde. Vi må passe oss for å misforstå demokratiet dit hen at vi gjør samfunnet ineffektivt.

La oss prøve.

Her sier lederen seg enig i at underskuddet på trafikksvake sidebaner bør direkte dekkes ved ei tilskottsordning, og ikke som nå, føres på jernbanens budsjett (Kanskje også distriktet bør skyte til i slike høve). Det er et rimelig krav som gir grunnlag for en saklig, forretningsmessig vurdering av jernbanens drift. Imidlertid, avgjørende må jo være, når dette skal nærmere vurderes, om trafikken med fordel kan avvikles med busser og lastebiler. Det vil kanskje være slik som oftest,

Når det gjelder Telemarks 3 banestumper som er i faresonen, heter det spesielt om Eidanger-Brevik:

Men denne lokaltrafikken er for tida lite smidig, nesten stivbeint kunne en si, og jernbanen strekker seg ikke langt for å vinne den heller. Statsbanenes ansatte i distriktet er også av den oppfatning at temmelig mye kunne gjøres. La gå med det - og la oss få en virkelig prøve.

Faller den heldig ut, taler det for seg sjøl. Gjør den det ikke, skal vi være med på å lette hovedstyret når det mener at banestumpene bør legges ned, og støtte det strevet. Kan det ikke bli bedre, så synes vi det h a s t e r med å legge denne trafikken ned. Det ville i så fall være en fordel for distriktene også at de hurtigst omstiller seg på en sterkere biltrafikk. ....

... Og prøvetida behøvde ikke strekke seg over svært mange måneder, et halvår ville være nok til å avgjøre diskusjonen. Noe mer urasjonelt og kostbart enn at vi skal fortsette å krangle på begge sider, uten å ta avgjørende skritt, kan det neppe bli. Det passer ikke inn i en rasjonaliseringsplan.

Distriktsinteressene ønsker mest mulig trafikkmidler, jernbanen må sjølsagt se på den økonomiske side av tingen. Så la da en prøve, hvor begge parter deltar i opplegget, avgjøre hva vi skal fortsette med, enten banestumper som kan forsvare sin plass, eller biltrafikk. Opplagte underskottsforretninger har ikke noen hensikt for noen av partene.

Lokaltrafikken og rasjonalisering.

Her heter det: Dersom en har jernbanestumper hvis oppgave er strengt lokal, men som volder store underskott, så er det ikke noe urimelig i at distriktene sjøl må være med å betale for det, om de da fortsatt forlanger drift. Sjølsagt under den forutsetning at drift ellers med fordel kunne utføres av busser og lastebiler. En annen side av denne saka er at dersom slike banestumper må legges ned, så bør jernbanen bli i det minste delaktig i den videre bildrift.

... Vi må fri oss fra den gamle forestillingen om at vi absolutt skal ha ei jernbane, koste hva den vil.

... Hovedstyret rekner med at underskottet på lokaltrafikken mellom Skien og Brevik løper opp i nær en halv million kr., Såvidt vi kjenner til, kan det ikke legges fram noen fakta som bestrider dette. Men d i s t r i k t e t som sokner til denne banen må da være interessert i å rette skjevheten opp. Vi går ut fra at det derimot ikke ønsker å være med på å dekke en fortsatt underskottsdrift. Det vil jo lett komme på tale når eventuelle underskott på sidebaner må dekkes over statsbudsjettet som ekstra tilskott.

...

Innløstid den som reiser på denne strekningen har ikke kjensle av at jernbanen sjøl gjør så store anstrengelser for å vinne trafikken heller. Det skyldes ikke funksjonærene, de innrømmer det, og forarges over det. Men de har lite å si. Så sentralisert som ledelsen av statsbanene er, er det ikke alltid/nytt det å gjøre merksom på ting som kunne bli bedre heller, sier de.

Avisen ber Hovedstyret lytte til hva distriktene har å si, inklusive funksjonærene og skriver: Det er mulig statsbanenes ledelse vil fremme rasjonaliseringsplanen sin på en smidig måte ved å gå slik fram også.

Det manglende mellomledd.

Freinøver, Narvik (A) 9/9-58.

Det heter at en skal vente i 10 år med nye anlegg, og avisen føler seg overbevist om at Fauske blir Nordlandsbanens nordligste endepunkt: Det heter videre:

Av flere grunner tror vi det ville være best om arbeidet med hovedlinjen i Nord-Norge fortsatte - i hvertfall fram til Narvik. Med rette kan en kalle strekningen Fauske-Narvik som det manglende mellomledd, for det er noe så uferdig over denne landsbanen som stanser på Fauske. Å knytte Ofotbanen sammen med det øvrige innenlandske jernbanenett, ville være av største betydning.

.....  
Hensynet til arbeiderne ved Fauskebanen bør spille en rolle og "kunne denne arbeidsstyrken settes inn på strekningen Fauske-Narvik ville et stort beskjefligelsesproblem være løst.

Vi tror dette nyanlegget for jernbanen bør vurderes nøye før det blir satt en stopp for all ny linjebygging.

-----

Avisutklippene kan utlånes ved henvendelse til Pressekontoret, tlf. 308.