

tomobiler. Dette giver sig ogsaa stærkt Udslag i, at Statsbanernes Indtægter svigter, og af Statistisk Aarvog ses det, at af Landets Privatbaner har ikke mindre end 13 kørt med Underskud i Fjor, og jeg har set i Bladene, at i indeværende Aar vil Antallet af Privatbaner, der har kørt med Underskud, rimeligvis være fordoblet.

Nu kan man naturligvis sige, at det er den økonomiske Krise, Erhvervslivets delvise Standsning, der bevirker dette, og det kan ikke nægtes, at denne har en overmaade stor Indflydelse paa disse Forhold; men jeg tror, at Automobilernes Konkurrenceevne vejer overmaade stærkt til. Medens man vel tør haabe og vente, at vor Produktion paa forskellige Omraader atter kommer i Gang, saa at Afslappelsen for Banernes Økonomi for saa vidt vilde kunne bringes til Ophør, er der vist ingen Tvivl om, at Automobilernes Konkurrence ikke vil ophøre, men sikkert tiltage i høj Grad.

Hvis man yderligere vil supplere den Opfattelse, man faar ved at iagttage Forholdene i det praktiske Liv, ved at se paa de Oplysninger, som Statistisk Aarvog giver angaaende denne Sag, viser det sig jo klart, at der paa dette Omraade foregaar en overordentlig stærk Udvikling. Jeg skal anføre, at i 1912 indførtes der ca. 8 000 t. Benzin her til Landet, men i 1920 ca. 29 000 t, og i de  $\frac{3}{4}$  Aar, der nu er gaaet af 1921, er der indført 31 000 t, det vil sige, at Indførselen er steget til ca. det 5-dobbelte i Løbet af disse Aar. Det samme viser sig med Hensyn til Gummivarerne, baade med Hensyn til Raaproduktet og med Hensyn til de forarbejdede Gummivarer til disse Køretøjer. I 1912 indførtes der 101 t raa Gummivarer og i 1920 507 t, og af forarbejdede Gummivarer indførtes i 1912 540 t og i 1920 1 600 t. Importen af disse Varer til Brug for dette Transportmiddel er saaledes ogsaa steget til det 4-dobbelte. Hvad endelig Antallet af Køretøjer angaar, viser Stigningen sig i endnu højere Grad, idet der i 1912 var 1 587 Biler her i Landet, medens der i 1920 var 17 670; her viser der sig altsaa en Stigning til omtrent det 11-dobbelte i en Aarrække paa 8 Aar. Nu ved jeg selvfølgelig godt, at en Del af den Transport, der er gaaet over til Bilerne, er taget fra Hestekøretøjerne, og at ikke alt er taget fra Jernbanerne; men der er dog ingen Tvivl om, at langt den overvejende Del er gaaet fra Jernbanerne. Vi har sidste Foraar faaet vedtaget en ny Lov vedrørende Mo-

torkøretøjer, den indeholder en større Beskatning af disse Køretøjer, en Beskatning, som sikkert i høj Grad er paa sin Plads, fordi disse Vogne ødelægger Landevejene ret betydeligt, og det var ogsaa en unfair Konkurrence overfor Banerne, at Bilerne ikke havde Pligt til at vedligeholde de Veje, de færdedes paa, og skulde Trafikken med Biler vise sig at gøre saa stor Skade paa Landevejene, at den Skat, som er lagt paa dem, ikke er tilstrækkelig til at holde Landevejene i den Stand, hvori de bør holdes, er det efter min Opfattelse rimeligt, at denne Skat bliver forhøjet, saa at den svarer til det Slid og den Ødelæggelse af Landevejene, som Bilerne forarsager. Der er jo ingen Tvivl om, at den store gennemgaaende Trafik fra Landsdel til Landsdel bestandig vil finde Sted paa Banerne. Det tror jeg absolut. Det er derfor ogsaa rimeligt, at de gennemgaaende Jernbaneforbindelseslinier styrkes, udvikles og maaske kompletteres, hvor der endnu mangler noget. Men jeg vil paa den anden Side mene, at i mange Tilfælde, hvor det drejer sig om Sidebaner, vilde det være paa sin Plads at tage op til Overvejelse, om det alligevel ikke vilde være heldigt at undlade at bygge saadanne Baner, om ikke den Trafik, der vilde komme i disse Egne, vilde ligge bedre for og billigere kunde udføres af den kommende Biltrafik, og det derfor vilde være bedre ikke at binde yderligere Kapital i saadanne Baneanlæg. I alle Egne, hvor man arbejder paa at faa Baner, regner man selvfølgelig med, at Banen skal blive et Aktiv, en Værdi for Egnen. Men skulde det vise sig — hvad jeg synes, der er nogen Udsigt til, og hvad ogsaa Statistikken vedrørende de nuværende Baner tyder paa —, at en saadan Bane ikke vil blive noget Aktiv, men derimod en Kilde til Udgifter i Fremtiden, er det jo i høj Grad ønskeligt, at der ikke skrives til saadanne Anlæg. Overhovedet synes jeg, at den Udvikling, der finder Sted paa Transportvæsenets Omraade, er en saadan, at den i høj Grad animerer til fornyet Overvejelse ude i de Kommuner, der allerede har Koncession paa Baneanlæg, og sikkert ogsaa maner til yderligere Overvejelse af de Love og Projekter om Baneanlæg, som kommer frem her paa Rigsdagen.

Der tales om Nedsættelse af Fragtaksterne, og en saadan ligger næsten i Luften, har man Indtryk af, men jeg tror ikke, at man selv ved en Nedsættelse af disse Takster vil kunne tage Luven fra Biltrafikken. Jeg tror ogsaa, at der er