

[Willesen.]

have en betydelig Arbejdsopgave reserveret for sig, og alt hvad der virkelig kan besørges bedre og billigere med Automobiler, bør givetvis ogsaa besørges paa denne Maade.“

Det er ikke mindst Slutningsbemærkningen, jeg ønsker at understrege, nemlig: alt, hvad der kan besørges bedre og billigere med Automobiler end med Jernbaner, bør givetvis ogsaa besørges paa denne Maade, uden at man fra Statens Side søger at fordyre eller vanskeliggøre denne Besørgelse. I min Forelæggelsestale pegede jeg ogsaa paa, at man faktisk derved er med til at fordyre ogsaa Transport af Levnedsmidler til Hovedstaden og derved yder et maaske ikke særlig stort, men dog et vist Bidrag til at opretholde et for højt Prisniveau for den Slags Ting.

Men selv om Banernes Aktionsomraade paa den Maade er blevet stærkt indskrænket af Motortrafikken, har de saa dog ikke en vis Levedygtighed? Jeg pegede allerede i min Ordførertale paa, at den gennemgaaende Trafik var den Del af den almindelige Kommunikation, som for Fremtiden særlig maatte være henvist til Banerne, og hvor de i en uoverskuelig Fremtid vilde være i Stand til at hævde sig. Jeg har fundet nogle Eksempler, der bekræfter denne min Opfattelse, i den Driftsberetning fra de danske Statsbaner, som blev afgivet for Driftsaaret 1926—27. Prøver man at tage nogle Tal fra denne Beretning, taler de højt om Lokaltrafikkens Svigten, men paa den anden Side ogsaa om den gennemgaaende Trafiks Opsving. Sammenholder man f. Eks. for Godstrafikkens Vedkommende Tal for 1922—23 med tilsvarende Tal for 1926—27, ser man, at i 1922 blev der af Statsbanerne ekspederet 6 800 000 t, men i Driftsaaret 1926—27 var denne Godsmængde sunket med omtrent 1 Million, ned til 5 958 000 Tons. Undersøger man saa nærmere, hvorledes Godsmængden fordeler sig mellem Lokaltrafikken og den videregaaende Trafik, saa ser man, at medens Lokaltrafikken i 1922—23 var paa 5 175 000 Tons, er den sunket ganske overordentlig i 1926—27, medens omvendt den gennemgaaende Trafik, der i 1922—23 var 1 525 000 Tons, i 1926—27 er steget til 1 765 000 Tons. Jeg kan ikke se rettere end, at disse Tal taler deres tydelige Sprog om, hvorledes vore Baners Fremtid ligger og paa den anden Side ogsaa deres Fortid, om man kan bruge det Udtryk: den Opgave, som de har løst, men som de ikke mere er i Stand til at løse paa fuldt ud konkurrencedygtig Maade.

Gaar man videre til en anden Post,

Transporten af levende Dyr, møder man det selv samme Billede. I 1922—23 var det samlede Antal levende Dyr, der blev befordret med Statsbanerne, 1 193 000 og i 1926—27 961 000, altsaa en betydelig Nedgang. Men undersøger man saa, hvor Nedgangen ligger, viser det sig, at i den lokale Trafik har der været en Nedgang fra 1 009 000 til 772 000, altsaa en betydelig større Nedgang end den samlede Nedgang, men paa den anden Side har der i den videregaaende Trafik været en Opgang paa 5 000, og jeg kan ikke se rettere end, at det viser, at Vægten i hele Banedriften maa lægges i ganske anderledes Grad paa Ophjælpning af den gennemgaaende Trafik, medens man maa gøre sig klart, at det gælder om for Statsbanerne at kende deres Begrænsning i Forhold til Lokaltrafikkens andre Befordringsmidler.

Undersøger man Tallene for Persontrafikken, viser det sig, at de har holdt sig nogenlunde konstant, men man kan saa stille det Spørgsmaal: Vil det sige, at denne Trafik har staaet stille, eller vil det sige, at Bilerne har taget den Tilvækst, som der muligvis har været? Man er mest tilbøjelig til at mene det sidste, thi dersom man f. Eks. tager Tallene fra vore tre største indenlandske Overfartssteder: Masnedø—Orehoved, Korsør—Nyborg og Fredericia—Strib, viser det sig, at der paa alle tre Steder er en Stigning i Persontrafikken, som altsaa ikke mærkes i den øvrige lokale Trafik, og det kunde tyde paa, at den almindelige Stigning, der har været i Persontrafikken — selv om den ikke har været særlig stor, saa har der dog været nogen Stigning —, er blevet opslugt af Bilerne.

Paa et andet Punkt ser man ogsaa, saa vidt jeg forstaar at tyde Tallenes Tale, et Vidnesbyrd om vel særlig Lastbiltrafikkens stærke Konkurrence. Det er med Hensyn til den Trafik, der har fundet Sted over Havnebanerne. Jeg understregede før, at det var den gennemgaaende Trafik, altsaa ogsaa den i Forbindelse med fremmede Baner og Rederier, som i særlig Grad havde betegnet en opadgaaende Linie, men til Trods derfor viser Trafikken paa Havnebanerne stærk Nedgang. Hvis vi ser paa nogle af de største Havnebaneanekspeditionssteder, vi har her i Landet, ser vi, at f. Eks. Aarhus viser en Nedgang fra 1924—25, da der var en Ekspeditionsmasse paa 154 000 Kr., til 1926—27, da Ekspeditionsmassen kun var paa 113 000 Kr., og for Aalborgs Vedkommende ser vi en Nedgang fra 141 000 Kr. til 108 000 Kr.

Jeg synes, at disse Forhold viser, at drevet efter forretningsmæssige Hensyn maa