

[Wittrup.]

—10 minutter efter at den anden rutebil er gået. Det er noget, der meget let må kunne rettes.

Det ville være ønskeligt, om ministeriet for offentlige arbejder i højere grad så lidt på køreplanerne og vejledede amternes automobiludvalg, således at der kom en mere planmæssig, en mere systematisk drift landet over, for der er intet værre end at komme ud i et trafikkaos, hvor konkurrencen mellem landevejstrafikkens udøvere bliver meget hård og kørslen planløs, samtidig med at der påføres banerne en så hård konkurrence, at det offentlige må yde betydelige tilskud til deres fortsatte drift, tilskud der vil kunne spares eller nedbringes betydeligt ved et mere systematisk ordnet samarbejde mellem de forskellige trafikmidler, rutebiler, baner og lastbiler.

Stegger Nielsen: Lovgivning om statens deltagelse i dækning af privatbanernes underskud har vi haft her i landet i en række år, nemlig siden vi fik loven af 4. maj 1942. Denne støtte fra statens side har selvsagt haft sin store betydning for Danmarks privatbaner. Forholdene under krigen medførte, at den forpligtelse, staten gik ind i, i penge gik ret stærkt tilbage, hvilket var meget glædeligt, nemlig fra det første år, finansåret 1941—42, da beløbet var 472 000 kr., til 1944—45, da det kun var 29 000 kr. Det var de gunstige konjunkturer for banerne i disse år, der bevirkede dette. Allerede ved lovens forlængelse i 1946 blev der udtalt her i tinget, også af mig, at denne gunstige udvikling kunne man sikkert ikke forvente ville holde, når bilkonkurrencen igen satte ind, og det har desværre vist sig at slå til. Der blev også ved den lejlighed lyst efter den samlede trafikplan, som man håbede kunne skabe det fornuftige samarbejde mellem alle trafik- og transportgrene her i landet uden at træde hindrende i vejen for det frie initiativ, som der indenfor behovet må være plads til.

Denne plan mangler vi jo stadig, og det forekommer mig, at selvom vanskelighederne — og det forstår jeg godt — ved at skabe den er store, må man af hensyn til det vigtige og sunde formål ikke vige tilbage i så henseende. Jeg er ikke rigtig klar over, jeg mener at vide det, men tillader mig at spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om der ikke i øjeblikket sidder et udvalg, der arbejder med disse problemer, og om der er udsigt til, at der herudfra

kan skabes et resultat i den antydede retning.

Da vanskelighederne som sagt ingeniende er blevet mindre for privatbanerne i de senere år, men beklageligvis betydeligt større, noget, der vel desværre næppe kan formodes at ville ændre sig foreløbig, er loven om statsstøtte til dækning af privatbanernes underskud stadig nødvendig. Jeg gentager, at denne lov har været af stor betydning. Den har lettet de interesserede kommuner og banebestyrelserne i de hjemlige områder arbejdet for at få den fornødne garanti i orden, også for et længere åremål ad gangen, noget, der har givet mere ro om banernes arbejde og hele drift, hvilket er meget værdifuldt.

Den nuværende driftsperiode, hvortil der er sikret deltagelse fra statens side, udløber jo nu den 1. april i år. En forlængelse af denne lovgivning vil derfor være meget formålstjenlig og betyde, at banerne igen vil have denne støtte bag sig, når de hjemlige garantiforpligtelser skal fornys nu til foråret, og lettere kan opnå længere garantiperioder, som gør det muligt at få fuldt udbytte af den modernisering, der står for, og som naturligt må forudsætte sikring af banernes drift en længere tid end for et enkelt år ad gangen.

Jeg udtaler, at vi fra privatbanernes side er taknemlige for den støtte, der gennem lovgivningen om statens deltagelse i disse baners underskud har været ydet i den årrække, der nu er gået. Den har været stærkt medvirkende til, at vi kunne holde denne del af vort danske trafiksystem i gang, og det er jo halvdelen af Danmarks banenet, det drejer sig om. Jeg tror ikke, man kan undvære denne halvdel; krigstiden viste jo også tilfulde, at det kunne man ikke.

Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt fordybe mig i enkeltheder, heller ikke rulle en diskussion op om den konkurrence, der kan være og er mellem privatbaner og biler. Der er så meget mindre grund til at udtale sig om enkeltheder i lovforslaget, som det ord til andet er et optryk af tidligere love i så henseende, kun med den forskel, at det nu i § 1 foreslås, at loven ikke begrænses til en bestemt periode, men gøres permanent, idet man hvert år på de årlige finanslove, første gang på finansloven for 1950—51, søger beløb stillet til rådighed for ministeren for offentlige arbejder. Altså, loven gøres permanent.

Vi indenfor mit parti kunne ønske i et nedsat udvalg at stille enkelte spørgsmål