

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

håber jeg, at der ved en udvalgsbehandling kan blive lejlighed til at drøfte alle sider af dette problem, og at man kan finde frem til en løsning, hvorved der skabes ro om spørgsmålet og skabes mulighed for, at de interesserede parter hver for sig kan løse deres opgaver.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Sønderup):**

Når den højtærede minister i den tale, han holdt, nævnte som en slags argumentation for at opretholde den rådende tingenes tilstand, at den lov, der er gældende i dag, blev gennemført af en venstreminister, virker det i og for sig ikke umiddelbart overbevisende på mig, for jeg har altid haft den opfattelse, at såfremt udviklingen gik imod en lov og man gjorde nye erfaringer, skulle man drage konsekvensen deraf og indrette loven derefter. Jeg må derfor sige, at når udviklingen i den forholdsvis lange periode, der er forløbet, siden den lov blev vedtaget, har formet sig sådan, at man mener, der er baggrund for at skride til ændringer, bør ministeren ikke lade sig holde tilbage.

Jeg vil gerne også indledningsvis sige, at der skal ingen misforståelse være mellem den højtærede minister og mig i henseende til de formål, vi tilstræber. Jeg vil ikke lægge skjul på, at en af de væsentligste årsager til, at vi har følt os tilskyndet til at forelægge det forslag, vi beskæftiger os med i dag, er vor stilling til spørgsmålet statsdrift kontra privatdrift. Vor opfattelse afviger fra den socialdemokratiske i henseende til de retningslinier, der skal administreres efter, ikke alene hvad angår vort trafikvæsen, men også på en række andre områder. Det er vor bestemte opfattelse, at statsdrift i almindelighed falder dyrt ud og meget ofte også dårligt ud. Dermed skal ikke være sagt, at der ikke kan være områder, hvor statsdrift af forskellige årsager kan være både berettiget og, vi kan også godt sige, nødvendig og naturlig, bl. a. fordi der i forbindelse med bestemte opgavers løsning kan foreligge forskellige almene hensyn, som man ønsker tilgodeset, og som man ikke kan vente i fuldt omfang at få tilgodeset udfra, om jeg så må sige, det forretningsmæssige og økonomiske synspunkt, som en privatmand altid vil være nødt til at anlægge. Han kan ikke henvende sig til andre medborgere og få udlignet det tab, han eventuelt har.

Jeg vil gerne i denne forbindelse, når talen er om på forskellige områder at sondre mellem, om statsdrift eller privatdrift er

mest formålstjenlig, sige, at det for såvidt er naturligt at anlægge den betragtning overfor banernes drift i al almindelighed, at det er et område, som det fortrinsvis må være statsens opgave at beskæftige sig med. Spørgsmålet om banernes økonomiske forhold og om statsbanernes underskud og alle de problemer, der står i forbindelse dermed, har gentagne gange været genstand for kritik og diskussion. Jeg finder, som jeg sagde før, anledning til at sige, at ihvorvel vi må kræve af trafikministeren og hans medhjælpere, at de af al evne tilstræber den bedst mulige økonomi, så er jeg også indforstået med, at når det drejer sig om statsbanedrift og banedrift i det hele taget, kan alt ikke aflæses ud fra de nøgne regnskabsresultater, der forelægges fra år til år.

Der er en række skjulte forhold af samfundsmæssig betydning, der ikke kan aflæses heraf, men som man ikke uden videre kan lade hånt om, og vi har jo med krigstiden som baggrund gjort visse erfaringer. Der er banestrækninger, der flere år i træk har været halvvejs dødsdømte, men som netop i krigsårene har fået en så stor betydning, at man endog må indrømme, at havde vi ikke haft dem, havde vi været meget dårligt stillet. Det gælder mange af de banestrækninger, at de netop har været væsentlige føderuter for vor brændselsproduktion og en række andre råstoffer. Jeg ved f. eks., at der på den egn, hvor jeg er bedst kendt, er en bane, der har haft truslen om at måtte standse nårsomhelst hængende over hovedet, og den har netop i krigsårene haft en uendelig stor betydning for brændselsforsyningen. Vi har i krigsårene gjort den erfaring, at når vi har skinnelegemet liggende, er vi i stand til ved hjælp af halvårlige brændselsemner at kunne afvikle et transportbehov, som vi ellers ville være fuldstændig afskåret fra at få afviklet, og derfor synes jeg, der er grund til at fremhæve, at når der er tale om banedrift i al almindelighed, så kan man ikke anlægge de almene økonomiske synspunkter, som det kan være naturligt at anlægge i andre tilfælde. Ja, rent ud sagt, af disse driftsformer kan man ikke forlange, at de fra dag til dag, fra år til år skal kunne møde med et ud fra et privatøkonomisk synspunkt tilfredsstillende regnskab. Dermed være ikke sagt, at jeg i mindste måde vil opfordre ministeren til at tage det lidt mere let i henseende til statsbanernes økonomi i sin helhed, men jeg har herigennem villet give udtryk for en forståelse af de specielle forhold, der foreligger på dette område.