

[Foss.]

for det forekommer mig givet, at der ikke kan blive ro om dette spørgsmål, før underskuddet er helt væk.

Vi har fornylig hørt om en bane, der delvis skal nedlægges, hvorved der spares betydelige beløb, idet personbefordringen for fremtiden skal ske med biler. Jeg tror, det er i høj grad tiltrængt, at spørgsmålet om trafikken her i landet tages op til revision. Der er jo sket store ændringer i metoder og teknik, siden flertallet af vore baner blev anlagt. Jeg er temmelig sikker på, at hvis man i dag stod overfor den opgave at skulle tilrettelægge Danmarks trafik uden at skulle tage hensyn til de gamle indretninger, ville jernbaner kun blive benyttet på nogle få hovedlinier, og fordelingen udfra disse hovedlinier ville ske med automobiler. Nu er vi desværre begavede med et vidt udbredt net af sidelinier og småbaner. De skal selvfølgelig ikke pludselig afskaffes, men det er højst sandsynligt, at man adskillige steder burde gå frem på samme måde som med Dalmose—Skælskør banen. På andre baner, hvor det kan betale sig at opretholde trafikken, må der sikkert kunne ske besparelser med hensyn til betjeningen.

Jeg skal ikke her gå i detaljer, men kun fremføre en almindelig betragtning, som har lidt videre sigte. Jeg tror, at man kunne samle godsbefordringen på et mindre antal stationer. Bilerne er efterhånden det dominerende befordringsmiddel til og fra stationerne, og de vil blive det stadig mere. Når først varerne er læsset på en bil, spiller det ikke større rolle, om bilen skal køre 10 km længere eller kortere. Med andre ord, jeg kunne tænke mig, at halvdelen af vore stationer, som oprindeligt er anlagt med henblik på en helt anden trafik, blev delvis nedlagt, så at de kun blev benyttet for persontrafikkens skyld og derfor kunne nøjes med en ganske lille eller måske slet ingen betjening.

Jeg kan fortælle om en maskinfabrik i Skive, som eksporterer maskiner til Holland. Maskinerne sendes nu med lastbiler fra Skive direkte til grossisten i Holland. Det koster omtrent det samme som at sende dem med jernbane, men hollænderen foretrækker at få maskinerne leveret direkte til sit lager.

Jeg har nævnt disse ting, fordi jeg er overbevist om, at trafikken er ved at skifte karakter, og dette bør ikke komme bag på os. I virkeligheden burde hele spørgsmålet måske tages op af en sagkyndig kommission, som først og fremmest skulle give os

besked om, hvorledes moderne trafik bør lægges til rette. Dernæst kunne man undersøge, hvorledes vor nuværende trafik bedst kan tilpasses tidens krav, og samtidig må man løse spørgsmålet om banernes rentabilitet. Den billigste måde at løse vore trafikspørgsmål på må være den, vi skal anvende. Det trafikmiddel, som skal have tilskud for at eksistere, kan ikke være det rigtige. Hvis statsbanerne fortsat giver underskud, må de enten afskaffes til fordel for andre trafikmidler, eller de må drives på en mere rationel måde, så de bliver konkurrencedygtige, og jeg er sikker på, at den sidste løsning er mulig.

Det foreliggende lovforslag om takstforhøjelser er kun den halve løsning af den opgave at få statsbanerne til at betale sig.

Til selve lovforslaget har jeg ingen kritiske bemærkninger undtagen med hensyn til bestemmelsen om, at der kan ydes indtil 25 pct. rabat på godstransporter. Jeg erkender, at lovforslaget betyder en forbedring af de gældende bestemmelser, men jeg synes stadig, at 25 pct. er for meget. Jeg forstår det således, at statsbanerne tilbyder rabat, når de ikke på anden måde kan klare sig i konkurrencen; det er lige nøjagtig den metode, truster anvender, når de vil slå mindre kapitalstærke konkurrenter ud. Jeg vil foreslå den højtærede trafikminister at lade trustkommissionen udtale sig om, hvorvidt den slags metoder er tilladt for et selskab, der vel godt kan betegnes som en trust eller i hvert fald som et monopolforetagende. Jeg erkender som sagt, at begrænsningen af rabatsystemet er en forbedring i statsbaneloven, og jeg vil ikke gøre min stilling til lovforslaget afhængig af trustkommissionens svar, men kan på mit partis vegne anbefale at stemme for det foreliggende lovforslag.

Anna Westergaard: Den forhøjelse af statsbanetaksterne, der her foreslås, er som bekendt et led i de aftaler, der blev truffet mellem partierne ved skattelovforslagenes behandling.

Takstforhøjelserne har ikke været tilrådet af det radikale venstre, men fremkomsten af lovforslaget skyldes som bekendt krav fra det konservative folkeparti og venstre, et krav, der blev fremsat under forhandlingerne om skattelovene, og takstforhøjelserne var en af forudsætningerne for det afsluttede forlig.

Det radikale venstre har ikke ønsket at følge denne vej. Vi tvivler om, at takstforhøjelsen vil føre til det ønskede resultat, og vi nærer betænkeligheder ved de prisfordy-