

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kan gøre ondt, men hvor der alligevel er tale om rejser, som folk selv kan bestemme om de vil foretage eller ikke.

Efter det ærede medlem hr. Foss's opfattelse har trafikken skiftet karakter; det er jeg enig med det ærede medlem i. Det er vel efterhånden også sivet ud, at min opfattelse af dette problem er, at man skulle søge frem til en koordinering af alle trafikmidler, men jeg har ikke fundet ret megen støtte hos de partier, man kalder de borgerlige. De har ved alle lejligheder, hvor jeg har søgt at fremme disse tanker, prøvet at feje dem til side, og det sidste, der er sket, er, at man med et privat lovforslag, fremsat af venstre, ødelagde den smule lovgivning, vi havde på dette område. Derfor er jeg meget taknemlig for, at et af oppositionspartierne nu fremsætter den tanke. Nu har man opdaget, at trafikken har skiftet karakter. Det har jeg gjort for nogen tid siden.

Man spørger også, om statsbanerne nu foretager de nødvendige foranstaltninger for at fremme den rationalisering, som tiden kræver. Det er min opfattelse, at statsbanerne gør, hvad de kan, indenfor de muligheder, de har, for at billiggøre driften. Jeg tror, det var det ærede medlem frk. Anna Westergaard, der sagde, at det var begrænset, hvad statsbanerne kunne gøre, og det er rigtigt. Jeg tror, det var ved lovens gennemførelse i 1925, man sagde, at nu skulle statsbanerne drives forretningsmæssigt. Det lyder så kønt og rigtigt, men jeg har ærlig talt aldrig rigtigt kunnet begribe, hvordan man skulle bære sig ad med at drive en virksomhed af denne karakter forretningsmæssigt, hvis man ved forretningsmæssig drift forstår, at der skal være balance eller overskud. For at dette skulle kunne nås, måtte forretningen have frie hænder både med hensyn til indtægts- og udgiftssiden. Men udgiftssiden er bestemt af en række faktorer: udgifter til materiel og brændselstoffer samt til lønninger, som fastsættes efter pristallet. Det eneste, der skal reguleres ad rent politisk vej, er indtægterne, og da det har sine vanskeligheder, som jeg har gjort opmærksom på, vil man forstå, at det er meget vanskeligt at drive forretning på disse vilkår. Jeg gad nok vide, om en privat forretningsdrivende under samme vilkår kunne skaffe balance. Spørgs-

målet må ses under en anden synsvinkel, og det er denne: Har statsbanerne gjort, hvad de kunne for at få det bedst mulige ud af driften?

Forholdene var vanskelige for statsbanerne efter krigens afslutning. Materiellet var kørt ned, der var meget, der skulle gøres, og de vilkår, hvorunder statsbanerne arbejdede, var i det hele taget af en sådan beskaffenhed, at der var store vanskeligheder. Men det, det gælder om, er i virkeligheden at finde en form for koordinering af alle moderne trafikmidler, så at befolkningen kommer til at nyde godt af den tekniske udvikling på dette område, men det må naturligvis ske på en sådan måde, at man ikke på den ene side gør noget, man kommer til at betale for på den anden. Jeg tror ikke, der er andre muligheder end netop at erkende den sandhed, at man må prøve at finde frem til en koordinering af offentlige og private trafikmidler, hvorved det offentlige og det private deler trafikken imellem sig, så at den kan blive billigst mulig og bedst mulig. Der er ingen, der tænker på at føre en sådan politik, at man ikke anerkender, at de, der på dette område gør et nyttigt arbejde, skal have et passende vederlag derfor, en politik, der betinger, at materiellet kan afskrives indenfor en rimelig tid, at der kan ydes publikum den service, som hører til i et moderne samfund, og at der gives en passende løn til dem, der betjener denne trafik. Jeg tror også, dette vil kunne nås, hvis man blot virkelig vil gå ind på den tanke at prøve på at få koordineret trafikken.

Det ærede medlem hr. Foss var også inde på den ændring af rabatordningen, der blev foretaget i folketinget. Jeg fik det indtryk af det ærede medlems bemærkninger, at han mente, at det nu ligesom var konstateret, at statsbanerne havde ført en dumpingpolitik. Det er ikke rigtigt. I 1938—39 havde statsbanerne 2 200 fragtaftaler, og det betød en rabat på, hvis jeg husker rigtigt, 9 pct. I 1947—48 havde statsbanerne 285 fragtaftaler, og det betød en rabat på kun 2 pct. Jeg synes derfor, man må erkende, at statsbanerne ikke har ført nogen dumpingpolitik. Så kan man jo spørge: Hvad skal denne regulator være der for? Ja, når man på den ene side kræver forretningsmæssigt drevne jernbaner, må man på den anden side