

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

give statsbanerne de fornødne midler til at nå dette mål. Her er slet ikke tale om, at statsbanerne ved enhver given lejlighed siger: det kan vi befordre så og så billigt, for i almindelighed er det således, at man har en aftale med store virksomheder, ikke om at befordre en bestemt gruppe af varer, men om at befordre alle de varemængder, denne virksomhed forsender i løbet af et år. Og jeg er ikke sikker på, at man ikke skal være lidt varsom med at stille det krav, som også blev rejst af det konservative parti i folketinget, at denne mulighed slettes, for det er trods alt en regulator, det har vi mange, mange eksempler på. Når der er tale om en stor last, så spørger fragtbilejerne ikke i første omgang, hvad prisen er, men: Hvordan er statsbanernes tilbud? Havde man dér at gøre med en fast pris, kan man være ganske overbevist om, at så lå deres pris altid lige bestemt den 10-øre lavere pr. vareenhed, som var nødvendig for at få transporten, og så kunne statsbanerne køre frem og tilbage med de tomme godsvogne. Jeg ved ikke, om man tror, at underskuddet ville blive mindre af den grund.

Det ville iøvrigt være i strid med loven at føre en sådan politik som den, man beskylder statsbanerne for, for der står udtrykkeligt i loven, at der kan ydes rabat, men at statsbanerne aldrig må tage en last, medmindre den er positivt rentabel, d. v. s. at statsbanerne har fordel af at befordre disse varer. Der foreligger for mig ingen eksempler på, at statsbanerne har ført den politik, man beskylder dem for. Der har været nogle ganske enkelte angreb nede fra Svendborg. Det har måske sin forklaring deri, at småskippernes takstsystem, dengang sydfynske jernbaner var privatdrevne, var fordelagtigere end banernes, og de udnyttede — det er der ikke noget at sige til — den chance, de havde. Da statsbanerne overtog sydfynske jernbaner, blev takstsystemet det samme som for de øvrige baner, og derved kom disse Svendborgskippere ind under samme vilkår som skipperne i det øvrige land. Det var det, der virkede så stærkt. Men det vil kun sige, at disse småskippere i længere tid havde kunnet arbejde under en beskyttelse, som andre skipperne i landet ikke havde kunnet arbejde under.

**Foss:** Jeg skal ikke tage alt for meget af tingets tid, men vil dog gerne gøre et par bemærkninger til den højtærede minister. Jeg anser det ikke for så helt givet, at fordi statsbanerne sætter priserne op, vil de

private trafikmidlers priser blive sat tilsvarende op. Det er muligt, at vi lige i øjeblikket er i en situation, hvor det vil ske, men når vi kommer ind i normale forhold og der bliver tilstrækkelig adgang til at få biler og andet materiel, vil der dog utvivlsomt blive en konkurrence på dette område, der nok skal holde de privates priser i skak, i hvert tilfælde hvis man vil give frihed på dette område. Vi fra vor side er ikke imod, at man finder frem til et fornuftigt samarbejde mellem den private trafik og statstrafikken, men det er vor opfattelse, at staten ikke bør monopolisere denne trafik, og det er vel nok dér, den største forskel ligger mellem vor opfattelse og den højtærede trafikministers af, hvor langt man skal gå med hensyn til statens overtagelse af trafikmidlerne. Såvidt jeg har hørt, har der ikke fra vor side været nogen modstand mod den omlægning af trafikken, der har fundet sted på Dalmose—Skælskør banen. Jeg ved ikke, hvordan de lokale forhandlinger er forløbet, men jeg kan ikke tænke mig, at man fra politisk side har ment, at de skridt, der her er gjort til en omlægning af trafikken, ikke har været rigtige. Det var på dette punkt, jeg tillod mig at gøre nogle bemærkninger, idet jeg mente, at der på en lang række områder er mulighed for at gå over fra banedrift til bildrift. Hvorvidt denne bildrift så skal overtages af staten eller af private, må gøres til genstand for undersøgelse i hvert enkelt tilfælde. Jeg vil ikke på forhånd tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt al bildrift skal være privat drift, men jeg vil i høj grad foretrække, at en meget stor del af den bliver privat drift. Dette er altså et spørgsmål om fordelingen mellem offentlige og private trafikmidler, og det er et spørgsmål, vi jo kommer til at tale om i fremtiden, og dér er vi øjensynlig af forskellig opfattelse.

Hvad angår rabatordningen, er det på ingen måde min mening at beskyldte statsbanerne for at have begået misbrug. Nu er det noget forholdsvis nyt for mig, at der har kunnet være tale om så store rabatter som 50 pct., men jeg forstår på den højtærede trafikminister, at de kun har været benyttet i få tilfælde og altså ikke har haft nogen stor betydning i det samlede billede, men derfor kan det alligevel blive meget ubehageligt i det enkelte tilfælde, hvor der er tale om konkurrence. Nu oplyste den højtærede trafikminister, at det fortrinsvis drejede sig om rabat til store virksomheder. Jeg er ikke helt sikker på, at det i og for sig gør systemet mere berettiget. Endelig bemærke-