

[Foss.]

de den højtærede minister, at man lagde forretningsmæssige betragtninger til grund og kun gav denne rabat i tilfælde, hvor det trods alt kunne betale sig at gennemføre fragten. Det er igen et spørgsmål om, hvor store generalomkostningerne er, og hvorvidt man kan se bort fra generalomkostningerne, eller man ikke kan. Men nu er sagen jo afgjort i det andet høje ting, og jeg har på forhånd erklæret mig tilfreds med, at man er blevet stående ved de 25 pct.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Det ærede medlem hr. Foss sagde, at det ikke var sikkert, at fragterne for de private transporter ville stige, hvis man forhøjede statsbanernes fragter. Jeg kan jo ikke føre noget bevis for det, men jeg havde nær sagt, at det ville være enestående i verdenshistorien, hvis de ikke gjorde det. Det skulle være mærkeligt, hvis virkningen ikke viste sig på samme måde som ellers. Det kan ikke hjælpe, at vi prøver på at bilde hinanden ind, at der på de områder ikke findes aftaler private imellem — så er man ude, hvor man ikke rigtig har fat om problemet. Vi ved inderlig godt, at fragtbilerne har et takstsystem, vi ved også, at småskipperne har et takstsystem, så det skulle ikke være så vanskeligt at få sat taksterne op, når begge erhverv siger, at taksterne afgjort ikke er høje nok. Jeg er i alt fald nogenlunde sikker på, at en forhøjelse vil komme til at virke over hele området.

Det er rigtigt, at det ikke er så let med en omlægning. Jeg er ikke uenig med det ærede medlem i, at der mange steder burde foretages omlægning fra banedrift til bildrift, men det er ikke så let, som det ser ud til. Jeg minder om, at vi i øjeblikket har under overvejelse at foretage en sådan omlægning i Sønderjylland. Vi stødte straks på vanskeligheder, som måske nok er mere fremtrædende dernede, fordi der — og også med rette — kan gøres gældende, at der her er visse nationale problemer, som vil gøre det vanskeligt. Men vanskeligheden ligger i virkeligheden deri, at i det øjeblik statsbanerne skal ud på landevejene, behersker vi ikke mere situationen, vi er afhængige af, om vi overhovedet kan få koncession til befordring af personer. Det er der andre der bestemmer, og efter hele den historie, der har været om disse koncessioner, kan ingen fortænke mig i, at jeg er lidt forsigtig; ellers kunne jeg naturligvis blot sige, at nu kan det ikke betale sig at køre på banen

mere — og så lade andre ordne resten. Men om det ville give en bedre rentabilitet for statsbanerne, er vist et stort spørgsmål. Og hvis den danske rigsdag i dag blev stillet overfor det spørgsmål, om man turde nedlægge alle de statsbaner, som med sikkerhed kunne siges at være urentable, tvivler jeg meget om, at der ville kunne samles flertal derfor. Vi lever jo i en verden, hvor sikkerheden ikke er så stor, som den kunne være, og der ville nok være en del af det høje tings medlemmer, som ville sige: Hvis vi nu får krig igen — hvad så?

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tillæg til postlov nr. 288 af 9. maj 1919.

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1455).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Elmqvist): Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov nr. 530 af 22. december 1948 om foranstaltninger til støtte for bekæmpelse af kvægtuberkulose og smitsom kalvekastning m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Landstingets næste møde afholdes i dag kl. 11¹⁰ med følgende dagsorden:

1) *Eventuelt: tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i og forlængelse af lov om erhvervsøkonomiske foranstaltninger, vareforsyning m. v., jfr. lovebekendtgørelse nr. 464 af 14. november 1949.

2) *Eventuelt: anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i statsbaneloven (lov nr. 336 af 27. juni 1946).