

[Robert Sørensen.]

kan være rigtig; ja, jeg er lige ved at tro, at den er rigtig. Her fortælles om 2 damer, som havde købt 2 fuldkommen ens frakker, og begge frakker var købt i stormagasiner. Den ene dame havde givet 200 kr. for sin frakke, den anden 450 kr. Damerne kom sammen og sludrede om priserne på disse frakker, der altså var ganske ens, og da de sprættede foeret på den dyre frakke op, så de, at der inde under foeret sad et firmamærke fra det firma, hvor begge frakker var syet. Den dame, som havde købt frakken til de 450 kr., gik til den handlende og bad om en forklaring på, hvordan det kunne gå til, at hendes veninde kun havde givet 200 kr. for sin frakke, medens hun selv havde måttet betale 450 kr. for akkurat den samme frakke. Den handlende svarede, at det forstod han ikke; han forsøgte at give en forklaring, men sagde dog tilsidst til fru, at hun i bytte måtte tage en af de frakker, der var i forretningen; hun tog en af de dyreste frakker, en til 650 kr.; den fik hun altså for de 450 kr. Jeg tror, det på disse områder var rart med faste overenskomstområder til beskyttelse af kunderne, så de ikke bliver snydt med de varer, de køber. Jeg tror også, at af de hæderlige arbejdsgivere, som vi gudske lov har mange af i Danmark, vil en del ikke have spor imod, at der foretages en kontrol med hensyn til avancen.

Blot disse ord til det ærede medlem hr. Weikop, for at det ærede medlem ikke skal være bange for at få ordnede overenskomstforhold indenfor beklædningsindustrien, kontrol med arbejdets udførelse og kontrol med avancerne.

**Horn:** Jeg vil gerne fremsætte nogle bemærkninger vedrørende vort vejvæsen set på noget længere sigt. Alle er klar over, at vi gennemlever en periode, hvor der sker store forskydninger i vort transportsystem. Den transport, som man for 100 år siden flyttede fra landevejene til skinnevejene, flyttes nu tilbage til landevejene i et hurtigere tempo, faktisk hurtigere, end vi er forberedt på at klare det.

Den højtærede finansminister og de ærede medlemmer hr. Thorkil Kristensen og hr. Thestrup omtalte i deres indlæg under finanslovdebatten DSBs underskud og kom

i den forbindelse også ind på de betragtninger, man derefter måtte gøre sig med hensyn til denne flytning fra skinnevejene til landevejene. Tilbageflytningen til landevejene, navnlig af godstrafikken, kræver sin plads, og det er et problem, som man har store vanskeligheder med at klare. Vi ved, at der tillige er en stærk stigning i antallet af private personbiler, og vi ved, at den internationale færdsel også på vore veje har fået ganske betydeligt omfang i visse dele af vort land.

Nu er det jo sådan, at der ikke er en jævn belastning af vejnettet året rundt, men at der i høj grad er tale om sæsonmæssige spidser, der kræver en betydelig kapacitet, først og fremmest på hovedlinierne; men selv mange sidelinier er ikke tilstrækkeligt udbygget til at give en gnidningsløs trafik i store dele af året. Og selvom det går i dag, må vi forudse store besværligheder fremover, om vi ikke i god tid lægger forholdene således tilrette, at vi kan klare den stigende trafik. Endvidere ved vi eller må forudse, at en række privatbaner i de nærmeste år vil blive nedlagt. Selvom vi ikke kan forøge antallet af motorkøretøjer i samme takt som i de seneste år, må vi dog forudse en fortsat betydelig tilgang. Automobilet får jo mindre og mindre karakteren af at være en luksusgenstand, efter som motortransportberedskabet for varetransport nærmer sig det dobbelte i t/km af, hvad jernbanerne kan klare. På samme måde ser vi, at motorkøretøjernes kapacitet vinder stærkt ind på jernbanernes. Man kunne diskutere, om vi har en overinvestering i det transportberedskab, vi har; men det er en særlig sag, som jeg ikke skal komme ind på ved denne lejlighed.

Der har flere gange fra forskellig side været fremsat ønske om, at vi skulle have en virkelig transportplan her i landet. Vi har altså et ret klart billede af udviklingen i de nærmeste år. Vi må endvidere regne med, at antallet af de store lastvogne vil være i stigen, og at hastighedens gennemsnit ligeledes vil stige, efterhånden som vort vognmateriel bliver bedre og bedre. Det vil også kræve, at vejnettet anlægges efter den bedst mulige udnyttelse. Endelig kommer så, hvad man kan gøre for at udbygge vejnettet under hensyn til faremomentet.