

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligt — når jeg siger vi, mener jeg ministeriet og statsbanerne — at det er statsbanerne, der har koncessionerne fremfor konkurrerende private. Statsbanerne har dog en vis mulighed for at kunne indrette sig med toggang og rutebiler, hvad vi ikke altid er sikre på private koncessionsindehavere ville gøre.

Der var også et af de andre ærede medlemmer, der i denne forbindelse var inde på — jeg tror, det var det ærede medlem hr. Carsten Raft — at det var helt skørt, at man konkurrerede med sig selv på den måde. Dertil kan jeg sige, at rutebilerne følger ikke helt den samme linje som banerne; rutebilerne følger jo landevejene, hvad naturligt er, og derfor kan der blive tale om to forskellige slags publikum, dem, der kører mere direkte, og dem, der skal ud til de byer, der ligger mellem to større stationer. Derfor er der ikke noget urimeligt eller urigtigt i dette forhold, men man kan sige, at der er noget urimeligt og urigtigt i, at vi i det hele taget har ordnet vore trafikforhold på den måde, vi har herhjemme. Jeg er slet ikke i tvivl om, at hvis man kunne få lov til at ordne det sådan, som man har lyst til, kunne man skabe en rentabel forretning ud af trafikken herhjemme i Danmark, men det kan man ikke gøre, når vi ligger i det kaos, vi faktisk ligger i på trafikens område. Det er efter min mening urimeligt, at der i dette land kører mange, mange flere vognmænd, end der faktisk er brug for, og at vi, samtidig med at vi udbygger vore veje og slider på disse veje, i mange tilfælde har parallelt gående skilleveje, medens der kunne skabes en rationel ordning, hvis det hele blev lagt ind under et eneste selskab inden for ét område. Jeg vil gerne bede de ærede medlemmer, der lytter hertil, lægge mærke til, at jeg ikke siger: ind under staten. Det kunne for min skyld godt være et koncessioneret selskab; der kan diskuteres om, hvad det skulle være, men en samordning af den danske trafik ville efter min opfattelse kunne give virkelige resultater. Det har vi ikke i dag. Vi har en tilstand med konkurrence, hvor statsbaner må yde — det er der ikke noget at sige til — tjenestemandslønninger og -pensioner; vi må i alle forhold have udmærkede, overenskomstmæssige ordnin-

ger med de arbejdere, der arbejder hos os, men vi må konkurrere med en stand, der slet ikke har de samme forpligtelser, hverken med hensyn til løn eller arbejdstid eller med hensyn til overholdelse af, hvor meget eller hvor lidt man må køre med.

Jeg kan altså godt gå ind på den tankegang, der har været fremført både af det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), at der burde nedsættes en kommission eller et udvalg. Navnet er i og for sig ligegyldigt for mig; det afgørende er, om det kan arbejde forholdsvis hurtigt, og jeg forstod, at det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) lagde i ordet udvalg, at det kunne arbejde hurtigere end en kommission. Man mener undertiden, at en kommissions arbejde er noget, der helst skal tage 10 år. Jeg kan blot ikke gå ind på den tankegang, at man skulle nedsætte en kommission eller et udvalg, der alene skulle have til opgave at se på statsbanernes forhold, men ønsker en kommission, der skulle have til opgave at se på de samlede trafikforhold i Danmark. Hvis der er almindelig tilslutning til en sådan kommission her i tinget, skal jeg gerne foranledige den nedsat. Om der kan skabes politiske muligheder for at gennemføre en rationel trafikordning i Danmark, er noget helt andet, og det tvivler jeg noget om, men alligevel gjorde det jo ikke noget, om man kunne få belyst forholdene fra alle sider.

Jeg forstod på det ærede medlem hr. Carsten Raft, at spørgsmålet om nedlæggelse af sidebaner havde virket som en slags trylleord på ham; men som det ærede medlem hr. J. M. Pedersen sagde, sidder der, samtidig med at man hamrer så kraftigt på for at nedlægge sidelinjer, et udvalg i værelse 35 eller 38 i samtale med en deputation fra Viborg amt, der energisk arbejder imod at nedlægge den bane, der her i tinget er stillet forslag om at nedlægge, og det er ikke en deputation, der kommer fra bestemte ensidige erhvervskredse, men et på bredt grundlag sammensat udvalg, der kommer for at protestere mod nedlæggelse af en bane, der sidste år gav 750 000 kr. i underskud, og som vi yderligere kan spare 250 000 kr. om året ved at nedlægge. Jeg synes, det er karakteristisk, når man taler så store ord om at nedlægge sidelinjer, og det viser, hvor svært det i virkeligheden er for de