

[Ninn-Hansen.]

planer, som vi har efterlyst. Vi ønsker den nødvendige tid dertil og beder ministeren efterkomme dette ønske, hvis han ønsker vor deltagelse i en ny lovgivning om statsbanerne. På det foreliggende grundlag kan mit parti i hvert fald ikke give noget tilsagn.

Kirkegaard: For nogle få dage siden, men altså alligevel i god tid, inden regeringens forslag om ændringer i statsbaneloven i dag er sat på folketingets dagsorden, modtog tingets medlemmer et ret omfattende materiale, særlig statistisk materiale, fra noget, som hedder Motorsagens Oplysningsråd. Af de givne oplysninger fremgår det, at den overvejende part, ca. 80 pct., af vor transport afvikles på vejene, og at bilerne og vejene tager næsten hele stigningen i transporten. Når man ser den rolle, bilerne spiller i den moderne erhvervsudvikling, virker de tal, der her henvises til, og hvoraf nogle er nævnt, slet ikke overraskende. Overalt på vore veje kører der jo store, tunge lastbiler med produkter direkte fra produktionssted til forbruger eller til havn — men sjældent til en banegård — og omvendt fra havn med råstoffer og driftsmidler til både industri og landbrug. Det kan betale sig at gøre sådan, selv om det gælder transport over betydelige afstande, for at undgå kostbare og arbejdskrævende omkostninger.

Jeg tror dog ikke, at man på baggrund af de tal, som er nævnt i Motorsagens Oplysningsråds meddelelser, eller på baggrund af den rent praktiske udvikling, jeg her har nævnt, kan regne med, at statsbanerne står umiddelbart foran likvidation, og det regner statsbanernes ledelse jo heller ikke med. Banerne fortsætter ufortrødent med rationalisering, modernisering og forbedringer, med besparelser og også med en forsigtig personalepolitik og efter min mening med ganske gode resultater. Jeg er enig med det ærede medlem hr. Holmberg i, at det er nødvendigt, at statsbanerne fortsætter hermed, men jeg mener, at de på en lang række områder allerede har meget gode resultater, og det vil jeg gerne her udtale påskønnelse af.

Nu stillede det ærede medlem hr. Holmberg det spørgsmål, om landets største vognmandsforretning, altså DSB, overhovedet har nogen fremtid. Det tror jeg altså den har, for særlig i den sidste tid er der,

så vidt jeg kan se, træk i udviklingen, der tyder på, at banerne fremdeles vil få betydelige opgaver at løse. Særlig i den senere tid, tror jeg, er flere og flere mennesker kommet til det resultat, at når det gælder rejser over længere afstande her i landet — jeg skulle måske sige de længste afstande — er det behageligere at rejse med tog end at køre i bil. Vore veje er jo ikke udbygget til den styrke og stadig stigende trafik, og det vil vare mange år, inden de bliver tilstrækkeligt stærkt udbygget. Og når man så i bil kommer til sit bestemmelsessted, kan man ikke finde et sted at sætte sin vogn — det gælder måske i særlig grad, når jyder kommer til København — det er jo det problem, hvorom den højtærede justitsminister for et øjeblik siden sagde, at han vidste ikke, hvad han skulle gøre ved det. Jeg tror altså, at det for tiden gælder flere og flere mennesker, at når det er en lang rejse, det drejer sig om, lader de vognen stå hjemme og køber en billet til toget.

Det siger sig selv, at statsbanernes vidt forgrenede linjer ikke alle er lige rentable; sådan er det, og sådan skal det også være. Men som det er i enhver forretning eller virksomhed inden for det private erhvervsliv, der drives på fornuftig måde, må det også her være en ganske naturlig ting, at de gode linjer støtter de svage. Nogle af de svage linjer, efterhånden flere og flere, kan nedlægges, og de bliver nedlagt i et vist omfang; men foreløbig er vi klar over, at de ikke kan nedlægges alle. Sådan er stillingen, og derfor mener jeg ikke, man kan stille det krav, at statsbanerne til enhver tid skal være en forretning, der kan svare regning. På den anden side mener jeg, det er sundt, at de, der bruger offentlige transportmidler, så nogenlunde betaler de dermed forbundne omkostninger med den udligning mellem gode og svage linjer, som jeg har nævnt, taget i betragtning.

Her vil jeg gerne tilføje, at netop nu, hvor vi har et farligt besvær med at holde forbruget nede på det, vi har råd til, er det i hvert fald min personlige opfattelse, at vi ikke ved tilskud fra staten skal nedsætte priserne på det, som folk skal bruge i større eller mindre omfang; da dette jo næsten automatisk fører til eller giver muligheder for forbrug på andre områder.

I begrundelsen for takstforhøjelserne er