

[Lynnerup Nielsen.]

sendt i juni måned, endnu i dag ikke afgjort. Det er en meget lang tid, der således hengår; sådanne sager måtte kunne fremskyndes. Det er mennesker med små indtægter, der her er tale om, og de har brug for pengene; det kan ikke være rimeligt, at der hengår halve år med overvejelser af sådanne sager.

M. Larsen: På ærede medlemmer af dette høje ting, der samtidig har fornøjelsen af at være medlem af en kommunalbestyrelse, må det ofte virke forstemmende, når man i kommunalbestyrelsen behandler de mange mærkelige andragender, der fremkommer mellem år og dag, angående tilladelse til at drive fragt- eller rutebilkørsel. Vi kan til tider ikke frigøre os for den tanke, at der hersker — med et mildt ord — virvar indenfor vort transportvæsen. Jeg skal derfor tillade mig at rette en henstilling til den højtærede trafikminister.

Vi har statsbanerne, der kører med et permanent stort underskud, vi har privatbanerne, der også kører med meget betydelige underskud; endvidere er der banernes rutebiler og endelig de private bilruter.

Disse trafikmidler konkurrerer mere eller mindre med hinanden, og følgen bliver dårlige økonomiske resultater. Dertil kommer et unødvendig stort forbrug af udenlandsk valuta. Bilerne slider olie og gummi, og banerne slider olie og kul. Konkurrencen medfører, at kapaciteten bliver dårligt udnyttet for både person- og godskørsel. Bortset fra lyntogene kører mange tog med halvfylde kupeer, og hvad rutebilerne angår, er det ikke bedre.

Hele denne tomkørsel burde afvikles i så høj grad som muligt, og dette kan kun ske ved en koordinering af samtlige trafikmidler. Der forekommer mellem år og dag en masse mærkelige andragender om koncession på person- og godsruतेbiler. Således har vi i Kolding byråd fornylig behandlet et andragende om koncession til at drive fragtrutebil fra Taulov til Kolding og fra Taulov til Fredericia; der er cirka 10 km til hver af byerne. Jernbanelinien er en af de stærkest trafikerede linier i landet; endvidere er jernbanen kortere end landevejen. Andragendet blev selvfølgelig afvist.

Ligeledes forelå der for nogen tid siden andragende om rutebilkørsel fra Aalborg til Hamborg, det vil sige parallelt med vor hovedjernbanelinie i Jylland. Andragendet havde opnået anbefaling fra en del af de kommuner, der skulle passeres. Ruten må anses for fuldkommen overflødig, og dens eneste resultat ville være at skade de danske

statsbaner. Der findes mange lignende tilfælde af overflødig bilkørsel.

Hvordan tegner fremtiden sig da for vort trafikvæsen?

DSB har statskassen til at betale, så det går jo, selvom underskuddet stiger foruroligende. Privatbanerne kører dels med statsstøtte, dels på kommunegaranti. For ca. tre år siden blev der stillet ca. 50 mill. kr. til rådighed for privatbanerne til modernisering. I den anledning fik de fleste baner en 7-, 8- eller 10-årig garantiperiode. Når denne periode er udløbet, tror jeg, det bliver meget svært for en del af privatbanerne at skaffe ny garantitegning fra kommunerne. Hvad så? Skal banerne så standse? Der er endnu mange steder, hvor banerne har en betydelig opgave. Vi ser det på Koldingegnen. Uanset at DSBs rutebiler i de nedlagte Kolding Sydbaners opland præsterer et udmærket arbejde, savnes Højlsmindebanen daglig; den burde ikke have været nedlagt nu. Sagen presser stærkt på. Inden den nuværende garantiperiode om ca. 5 år for de fleste privatbaner udløber, må der være skabt en nyordning, og det er staten, der må tage sagen i sin hånd. Efter min mening er der en del baner, der kan nedlægges, både stats- og privatbaner, og erstattes med rutebiler. Andre steder kan banerne besørge hele trafikken med bilerne som fæderuter.

Løsningen af disse spørgsmål trænger sig på. Der er store problemer for både kommuner og personale, og mange penge i hård valuta vil kunne spares for staten. Her er en opgave for en handlekraftig minister. Den minister, der skaber orden, hvor der nu er kaos transportmæssigt set, vil skabe sig et stort navn i dansk trafikvæsens historie. Var det ikke noget for den nuværende højtærede minister?

Endvidere vil jeg som formand for den danske havnesammenslutning rette en henstilling til den højtærede trafikminister; det er angående en ligelig behandling af havnene.

Der ydes for tiden af staten årlig et ret betydeligt tilskud til uddybning af barren ved Hals ved indsejlingen til Limfjorden, og dette er rigtigt, da sejladsen på Limfjorden er af meget stor betydning. Der er imidlertid et par steder mere, hvor der også samler sig sandbanker ved fjordindsejlinger, nemlig ved Mariager fjord og ved Randers fjord.

Hvad Mariager fjord angår, er der tre små havne, der skal bære disse udgifter til sandpumpning, nemlig Hobro, Mariager og Hadsund, og disse udgifter føles temmelig tyngende. Hvad Randers havn angår, har dennes økonomi været hårdt anspændt,