

melser. Saadanne er selvfølgelig nødvendige, da Loven jo ikke maa overtrædes. I øvrigt finder jeg ikke, at Bøderne er for haarde.

Jeg skal slutte med paa mit Partis Vegne at anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling i det høje Ting.

**Gunnar Fog-Petersen:** Det er ganske sikkert rigtigt, hvad en af de ærede foregaaende Talere bemærkede, at det Lovforslag, vi her har til Behandling, følges med levende Opmærksomhed af vide Kredse i Befolkningen. Og det er ikke uden Grund, thi Lovforslaget beskæftiger sig jo i meget væsentlig Grad med Principper og Hovedsynspunkter for noget for Befolkningen saa betydningsfuldt som Trafikken mellem Landsdele, Byer o. s. v.

Jeg vil straks sige, at naar Spørgsmaalet rejses om det offentlige Haven Haand i Hanke med denne Trafik, gør jeg mig til Talsmand for, at det offentlige har Ret dertil. Jeg ved meget vel, at det er en udbredt Opfattelse indenfor det Parti, som den højtærede Minister repræsenterer, og indenfor den Regering, han er Medlem af, at Frihed og fri Konkurrence paa alle Livets Omraader fører til de mest økonomiske, sikreste og bedste Tilstande i det lange Løb, og jeg tror, at man ikke helt kan kaste Vrag paa den Opfattelse, der er saa udbredt indenfor Regeringen og i Partiet Venstre. Men paa et Omraade som dette gaar det neppe an at lade Konkurrencen være helt fri, og jeg er derfor den højtærede Minister taknemmelig for, at han har overvundet den Modstand, jeg formoder, han har haft, og oven i Købet er gaaet saa vidt, at der skal en „central-regulerende Myndighed“ til — et tredelt Ord, hvoraf de to første Dele i længere Tid har været forbandet i Venstres Katekismus. Jeg tror nu ogsaa, man gaar for vidt, naar man gaar saa vidt, som Ministeren er gaaet her, men jeg mener altsaa ikke, det kan gaa an at lade dette Omraade helt passe sig selv; det er nødvendigt, at det offentlige søger nogen Regulering og har Haand i Hanke med, hvad der sker.

Det andet store Spørgsmaal, der aabner sig ved et Lovforslag som dette, er Spørgsmaalet om Forholdet mellem de hidtil benyttede Trafikmidler og de nye, der i Løbet af nogle faa Aar er kommet frem, kortere sagt, om Konkurrencen eller Forholdet mellem Baner og Automobile. Dette er en meget væsentlig Side ved det Lov-

forslag, vi behandler i Dag. Efter min Opfattelse er Lovforslaget i hele sin Karakter reaktionært, det vil sige, det tager Sigte paa ved at bekæmpe det nye Trafikmiddel, som har arbejdet sig frem, at tvinge Erhvervslivet og Befolkningen til at bruge et Trafikmiddel, som Tiden delvis er løbet fra. Denne Hensigt billiger jeg ikke, og jeg tror, det vil vise sig i Løbet af forholdsvis kort Tid, at det er haabløst at forsøge noget saadant. Hvor Jernbanerne ikke er i Stand til at tilfredsstille Befolkningens Behov, det vil sige: at blive brugt af Befolkningen paa nogenlunde lige Konkurrencevilkkaar, der maa man erkende, at de har udspillet deres Rolle, eller ogsaa maa man undersøge, om der ikke er Muligheder for at drive dem paa en anden Maade end den, hvorpaa de hidtil er blevet drevet. Hvad for Eks. Privatbanerne angaar, er de jo, det ved jeg meget vel, visse Steder i Landet i Stand til at tage Konkurrencen op, men andre Steder, hvor dette ikke er Tilfældet, maa man rejse det Spørgsmaal, om det da ikke er muligt at drive dem som Rutebiler, at betragte Jernbanen med sit Spor som en Vej og saa lade Rutebilen køre paa denne Vej og besørge den Persontrafik, som naturligt er opvokset eller fra gammel Tid knytter sig til denne Vej, og tillige benytte den til en daglig Godsbefordring. Saa maa man naturligvis fjerne hele det store og bekostelige Apparat, hvormed vore Privatbaner er forsynet fra øverst til nederst, med Stationer, Ventesale, Opvarmning o. s. v., og lade dem leve paa lignende Vilkkaar som deres Konkurrenter Rutebilerne; den Del af Befolkningen, der bruger disse, maa jo staa paa Landevejen med Kraven op om Ørene og vente i Snestorm eller Regn paa at blive befordret. Hvis man ikke har Raad til i denne Konkurrence at have Stationer, maa man nøjes med Pakhuse, hvor Varerne afleveres en Gang om Dagen, og Billettering inde i Vognen af Chaufføren paa samme Maade som i Rutebilerne. Kom man ind paa noget saadant, var der sikkert mange Privatbaner, som vilde køre med betydelig Fortjeneste, og man var fri for det Spørgsmaal, som nu melder sig hvert Aar overalt i Landet, om store kommunale Tilskud til at opretholde et forældet, bekosteligt og indviklet System, som jo til syvende og sidst ikke er nødvendigt for at løse den Opgave, der skal løses. Derfor er jeg enig med det ærede 4de Medlem for 4de Kreds (Laursen), som mente, at der i Lovforsla-