

steren har en væsentlig, for ikke at sige ret afgørende, Indflydelse, og jeg mente, at denne Indflydelse var for stor, idet det er uheldigt at skulle underkaste sig en Konkurrents Afgørelse af, hvordan man skal føre sin Forretning, hvad enten det er den ene eller den anden Slags Forretning.

Gunnar Fog-Petersen: I en af de Perioder i min Tale, hvor jeg formodentlig efter Ministerens Mening var „højt oppe“, omtalte jeg Muligheden for Privatbanerne for at komme ind paa en anden Metode end den nuværende, og af den højtærede Ministers Svar forstod jeg, at enten maa jeg have udtrykt mig uklart, hvad Fortrykket vil vise, eller ogsaa maa den højtærede Minister have misforstaaet mig. Jeg udtalte, at Privatbanerne maatte kunne drives som Rutebiler for Persontrafikkens Vedkommende, og at der maatte kunne være en enkelt daglig Befordring af Masse gods: et Godstog langs Linien en Gang om Dagen vil tilfredsstille alt, hvad der er Brug for i den Retning for Landbrug og Industri i en Privatbanes Op-land. I øvrigt kører der saa Rutebil paa Sporet ligesom andre Rutebiler og paa samme billige og praktiske Maade. Stationerne maa derved forsvinde, sagde jeg; er det for dyrt at lade Folk staa i en Ventesaal, maa man lade dem vente under aaben Himmel, som det sker ved Rutebilerne. Godset maa da lægges ind i Pakhuse og en stedlig Mand udlevere det en Gang eller to om Dagen. Noget saadant tror jeg, det vil blive nødvendigt at komme ind paa; i hvert Fald maa man hellere dette end at tvinge en naturlig og lønnende Trafik bort for at kunne opretholde et urentabelt og gammeldags System.

Den højtærede Minister nævnte, at man ikke skal lade Rutebilerne køre helt ind til Byerne. Det er netop det, jeg frygter saa stærkt, thi det vil være fuldstændig ødelæggende og vil virke i højeste Grad fordyrende for de rejsende, der saa skal stige om i et Tog og faar Restaurationsophold, og hvad dermed følger — ligesom naar man i gamle Dage skiftede Heste i Kroerne.

Den højtærede Minister sagde, at han kun faar Ret til paa egen Haand at oprette Postruter; men dette er ikke rigtigt, thi i Henhold til § 9 har han Lov til „at oprette nye Ruter til Gengæld for nedlagte“. Dette synes jeg er en alt for vidtgaende Bemyndigelse; det bør være Amsraadene, som har Kendskabet og Betalingspligten, der ogsaa faar Ansvaret for nye Ruter.

Maegaard: Jeg mener i og for sig ikke, der paa nærværende Tidspunkt er Grund til at komme ind paa en Diskussion om det ærede 9de Medlem for 6te Kreds' Opfattelse af adskillige af Lovforslagets Bestemmelser, idet jeg tænker, at en Udvalgsbehandling kan klare disse Spørgsmaal. Naar det ærede Medlem siger, at Lovforslaget er reaktionært, er dette naturligvis en rent personlig Opfattelse, som man ikke saadan uden videre kan afkræfte. Men naar det ærede Medlem vil have, at Jernbanerne skal komme ind paa Rutebilkørsel paa deres Banelinier, kan jeg ikke forstaa det anderledes, end at det ærede Medlem her foreslaar noget, som Banerne i mange Egne af Landet allerede er inde paa gennem Motorkørsel med Personvogne. Dette forstod jeg af det ærede Medlems sidste Udtalelse; af det ærede Medlems første Udtalelser syntes det næsten at fremgaa, at det kun var selve Banelegemet, der skulde blive tilbage, alt det andet skulde raseres, og saa skulde Rutebilerne færdes paa Banelegemet i Fremtiden.

Det ærede Medlem hævdede stærkt, at vi ikke maa være reaktionære paa dette Omraade, ikke virke hindrende for nye og moderne Færdselsmidler til Fordel for gamle og forældede. Jeg maa hertil sige, at mit Indtryk og min Erfaring er, at Biltrafikken er god, men jeg opfatter heller ikke det foreliggende Lovforslag som sigtende til paa nogen Maade at lægge Hindringer i Vejen derfor. Paa den anden Side er jeg fuldkommen klar over, at Bilerne ikke kan besørge al den Trafik, Banerne i alle Egne af Landet tidligere har besørget, og dette gælder navnlig den større Godstrafik; den kan hverken besørges af Rutebilerne eller af Fragtbilerne, den kan kun besørges, i alt Fald tilfredsstillende, paa den Maade, hvorpaa den tidligere har været besørget, nemlig af Jernbanerne. Hvis man opretholder Jernbanerne alene til den større Godstrafik og maaske paa enkelte Dage til en større Persontrafik og saa lader Bilerne, som ikke har økonomisk Forbindelse med Jernbanerne, tage den øvrige Persontrafik og den mindre Godstrafik, vil man skabe Vilkaar for begge Færdselsmidler, som maaske i sidste Instans vil vise sig ikke at være tilfredsstillende for nogen af dem. Derfor har jeg hævdet, at en Lovgivning paa dette Omraade maa tage disse Færdselsmidler, et Samarbejde, hvorunder de begge, som vi har Brug for i deres nuværende Skikkelse, kan virke og eventuelt udvikles.