

[Elgaard.]  
for Regnskabsaaret 1. April 1925—31. Marts 1926, og Udvalget har sluttet sig til de Bemærkninger, som Statsrevisorerne i den Henseende har gjort.

Jeg anbefaler altsaa paa Udvalgets Vegne det høje Ting at godkende Statsregnskabet for 1925—26.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Udvalgets Indstilling*, saalydende:

„Statsregnskabet for Finansaaret 1925—26 godkendes.“

vedtoges uden Afstemning.

*Sagens Overgang til anden (sidste) Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

**Formanden:** Jeg skal lade den under Punkt 4 paa Dagsordenen opførte Sag udgaa.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Forberedelse af Statsbanernes Overgang til Privatdrift.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 3385; Fremsettelsen findes i Tidenden Sp. 3085).

Sagen sattes til Forhandling.

**Ordføreren for Forslagsstillerne (Wille-**  
*sen*): I min Forelæggelsestale understre-  
gede jeg, at et af de Forhold, der efter vor  
Opfattelse vanskeliggjorde Fortsættelsen af  
Statsbanedriften i den hidtidige Form og  
berettigede til at rejse det Problem, om  
ikke en Overgang til Privatdrift under en  
eller anden Form kunde være tænkelig og  
berettiget, var den tekniske Revolution,  
som Motortrafikens Gennembrud ikke  
mindst i de sidste Aar har bevirket, og den  
Ændring i Banernes Konkurrencedygtighed,  
som derved er fremkaldt. Nu kan man jo  
ikke lukke Øjnene for, at der i alt Fald i  
nogle Kredse og paa sine Steder er en vis  
Lyst til at prøve paa til en vis Grad at  
tvinge dette nye Befordringsmiddel, Motor-  
vognene, ind i en vis Forbindelse med Stats-  
banedriften og derved paa een Gang baade  
aflaste Statsbanerne for en farlig Kon-  
kurrent og benytte denne Konkurrence  
saaledes, at den kommer til at tjene den

Konkurrent, den hidtil har generet. Men  
hele dette Synspunkt, der ganske vist  
endnu ikke er naaet frem her i Rigsdagen i  
Lovs Form — men man ved jo aldrig,  
hvad der kan ske —, forekommer os at  
være saa forkert som vel muligt, idet vi  
finder det ganske urimeligt, at Statsmagten  
skulde have Lov til paa den Maade at binde  
og hemme en Trafikform og en Erhvervs-  
form, der paa fuldt legitim og naturlig Vis  
har udviklet sig til en Konkurrent til en  
Erhvervsvirksomhed, som Staten hidtil har  
drevet. Vi mener, at hele dette Spørgs-  
maal før eller siden vil tvinge til en dybere-  
gaaende Revision af Jernbanespørgsmaalet,  
end man i Øjeblikket synes at være ind-  
stillet paa, og kan den af os rejste Debat  
bidrage til, at Øjnene i Almindelighed aabnes  
derfor, og at man begynder alvorligt at  
overveje, om ikke Problemets Løsning  
skulde søges ad den Vej, vi her har peget  
paa — ja saa har den gjort sin Nytte.

Man møder ogsaa det Synspunkt, at  
Bilerne mere end andre Færdselsmidler skal  
betale til Vejenes Vedligeholdelse, og man  
ser i denne Betaling tillige en for Stats-  
banerne behagelig Hemsko for en alt for  
stærk Udvikling af Motortrafikken. Men vi  
kan ikke se rettere end, at dette i Virkelig-  
heden er det gamle System med Bompenge  
om igen i moderne Form, og at det ikke er  
stort mere konsekvent end dette. At man  
saa skjult eller aabenlyst af Hensyn til  
Banerne stadig belaster Motortrafikken med  
 Afgifter, der tynger dens Rentabilitet i høj  
Grad og hemmer dens fulde Gennembrud,  
forekommer os at være uberettiget, og jeg  
har haft den Glæde at kunne konstatere, at  
de svenske sagkyndige for maskinel Vej-  
trafik i Betænkning af 31. Maj 1923 har ud-  
talt følgende om dette Spørgsmaal, som jeg  
med den højtærede Formands Tilladelse skal  
oplæse:

„Det forekommer de sagkyndige at  
være aabenbart, at der ikke i Almindelig-  
hed bør opstilles Restriktioner, som for-  
hindrer Automobilene i at konkurrere  
med Jernbanerne. Hvert Transportmiddel  
har sin Opgave at løse, og det bør i stor  
Udstrækning overlades til den frie økono-  
miske Udvikling at afgøre, hvor Grænsen  
mellem disse Arbejdsopgaver skal drages,  
det vil sige, hvilken Trafik der med størst  
Fordel kan besørges af det ene eller det  
andet Kommunikationsmiddel. Selv om  
herved en hel Del Trafik overføres fra  
Jernbanerne til Automobilene, turde dog  
Konkurrencen i det hele taget knap være  
saa farlig for Jernbanerne, som det ofte  
antages. Jernbanerne vil i hvert Tilfælde