

[Gudiksen.]

gennem de sidste 50 Aar, kan vi godt sige, udført en Kulturopgave, som gør Danmark større og rigere indadtil, og som har skabt store Værdier, som Staten i Dag drager Nytte af. Den faar saaledes Gevinst af dem i Form af forøgede Skatter, især faste Skatter, men ogsaa personlige Skatter, og samtidig giver Privatbanerne gennem Samtrafikken med Statsbanerne Statskassen en direkte Indtægt, som i de sidste Aar har ligget omkring 11—12 Mill. Kr. aarlig.

Vejanlæggene ved København koster Staten, som jeg sagde før, ca. 36 Mill. Kr., men de kommer kun et meget begrænset Omraade af Landet til gode, og der er en anden Ting at bemærke ved de Penge, Staten anbringer her, nemlig det, at disse Penge kan ikke give yderligere Indtjeningsmuligheder. Det samme kan ogsaa siges om de sydfynske Privatbaner. De vil efter min Mening i hvert Fald ikke give Staten forøgede Indtægter i en lang Aarrække ud i Fremtiden. Noget andet gælder det foreliggende Lovforslag om Statsens direkte Støtte til Privatbaner, som er økonomisk vanskeligt stillede. Der forudsættes passende Bevillinger paa Finansloven hvert Aar i 5 Aar, og de vil komme tilbage til Statskassen igen med Renter, idet Statsindtægten ved Samtrafikken ikke alene kan opretholdes ved Statstilskuddet, men muligt forøges.

Jeg har villet fremføre disse Bemærkninger for at vise, hvor forskelligt Privatbanernes gamle Krav om Statsstøtte er fra de to andre Spørgsmaal, idet Privatbanernes Eksistens og Trivsel er knyttet paa en meget intimere Maade til Statsbanernes Trivsel og Økonomi. Og jeg har villet sige, at naar der nu skal tages Stilling til disse aarlige Bevillinger efter Indstilling formentlig af det i Lovforslaget foreslaaede 10 Mands Udvalg, maa man erindre, at denne større Forbindelse med Statsbanerne i Samtrafikken betyder større Indtægter til Staten. Endvidere maa man til den Tid erindre, at Staten ikke var smaalig, da det gjaldt de andre to Trafikspørgsmaals Løsning i den bedste fynske Egn og den bedste og rigeste Egn her ved København.

Der er et helt andet Spørgsmaal, som rejser sig ved Løsningen af disse Trafikproblemer, som nu har passeret Rigsdagen, og det er det, om vi i det lange Løb kan være tjent med en saadan stykkevis Løsning af Trafikspørgsmaalene herhjemme. Det karakteristiske ved en saadan stykkevis Løsning er det, at Rigsdagen ikke faar Spørgsmaalene, før de er gaaet i Haardknude eller skal løses i stor Hast, og

meget er da tabt. Det var mere rimeligt efter min Formening, om Rigsdagen tog vore samlede Trafikforhold op til Overvejelse til en samlet Løsning, som ud i Fremtiden kunde skønnes at være passende for vore danske Forhold og kunde være samfundsbetonet og blive afgjort efter Behovet og efter økonomiske Hensyn for Landet som Helhed. Det maa efter min Opfattelse være Rigsdagens Opgave i et demokratisk styret Land at fastlægge baade Retningslinierne for vort fremtidige Trafikvæsens Udvikling og ogsaa Behovet og herunder navnlig gøre Trafikmidlerne samfundsbetonede. Men det er en Side af Trafikspørgsmaalet, som efter min Mening er forsømt stærkt i de senere Aar, hvis man vil se paa vore Trafikmidler som en Helhed. Der er en Del Forbedringer i de senere Aar før 1939 at notere i Hovedtrafikaarerne, fordi vi paa et enkelt Omraade har haft en initiativrig Ledelse, men hele den samfundsbetonede Udvikling af Helheden i vort Trafikvæsen har man ikke mærket noget til, og den har ikke været paaagtet, heller ikke i Rigsdagen. Og fordi Rigsdagen ikke har bestemt Udviklingen i disse Aar, lagt den i bestemte Linier, har Privatinitiativet og Privatkapitalen bestemt denne ved frit at indkaste det ene Trafikmiddel efter det andet og derved stadig overtrafikere Landet og forme Udviklingen, som vi har den med alle dens Kvaler.

Dette er sket uden Hensyn til, om Behovet har krævet det, og uden Hensyn til, om der havde fundet en passende Afslidning Sted af de eksisterende Trafikmidler, hvilket i høj Grad har haft og fremdeles har Adresse til vor Samfundsøkonomi paa dette Omraade. Nu har vi den højtærede Finansminister som Stedfortræder for Ministeren for offentlige Arbejder, og jeg ved jo, at han er stærkt interesseret i vor Samfundsøkonomi. Derfor ønsker jeg ogsaa at sige dette. Hvad har den overdimensionerede Lastvognkørsel ikke kostet Landet i de sidste Aar før 1939? Alene at holde vor daværende Bilpark i Orden kostede Landet store Millionbeløb — saa vidt jeg ved, er det i sin Tid gjort op til 90 Mill. Kr. i 1938 eller 1939 — for slet ikke at nævne, hvad al denne Tomgang kostede af Benzin og Slid paa Vejene. Saa vidt jeg ved, er Tomgang i Dag forbudt for Lastvogne; nu har jeg ganske vist i Morgenbladene set, at det muligvis vil blive kaldt tilbage igen, men Spørgsmaalet er altsaa drøftet paa højere Sted: at den store Tomgang har vi ikke Raad til i Øjeblikket. Dertil kommer, at de smaa Lastvogne, som for det meste ejes og køres