

**[Gudiksen.]**

Modernisering af disse Baner, som de allerfleste Steder ejedes af Kommunerne og var Samfundsbaner i videste Betydning, vistest ogsaa visse Sidelinier under Statsbanerne. Jeg behøver kun at nævne et enkelt, men til Gængæld meget grelt Eksempel, Himmerlandsbanen, som misrøgtedes fra Statens Side, hvor Materiel og Spor var saa forfaldent, at Kørehastigheden maatte nedsættes betydeligt, og hvor Staten samtidig lod en Bilrute konkurrere med Banen paa meget generende Maade — saa har vi et typisk Billede paa den Knutzenske Klogskab i dansk Trafikpolitik, som den viste sig lige før Krigen over for den jævne Befolkning i disse Egne. De store Linier i vor Trafik blev passet og opreklameret; det nødvendige daglige Arbejde for at holde vor Trafik økonomisk bæredygtig i alle Forgreninger forsømtes ganske uhørt. Det var en Trafikledelse, som tog Hensyn til de fornemme rejsende med Lyntogene og Luftruterne, men som fuldstændig forsømt at skaffe den jævne Mand rimelig Service gennem Privatbanerne, hvorfra der til syvende og sidst dog ogsaa flyder Indtægter.

Naar jeg har nævnt dette, vil jeg dog sige, at det skal ikke være nogen Kritik af Generaldirektør Knutzen, Trafikminister Fisker eller nogen anden. Jeg konstaterer kun Kendsgerningerne. Det var et sort Kapitel i det danske Trafikvæsens Historie, og intet mindre end en Krig kunde aabne Folks Øjne for, at det var skrupforkert. Vi slap for større Ulykker, og nu blæser der en mildere og mere forstaaende Vind, selv om vi endnu har Folk i dette Land, der ikke helt forstaaer Betydningen af Privatbanernes Funktion. Det er efter min Mening ikke nok, at man interesserer sig for de store Linier; der maa ydes ordentlig Service, og Trafikken maa passes i de enkelte smaa Forgreninger, hvis Trafiksystemet skal være godt. En større Forstaaelse med Hensyn til at udnytte de gennem Aarene hævdvundne Trafikmidler mere rationelt og ikke smide Trafikmidler væk for ukendte Eksperimenter synes nu i hvert Fald i nogen Grad at være til Stede, og jeg takker den højtærede Minister for hans Forstaaelse af Betydningen af Privatbanerne og Statsbanernes Sidelinier.

Det foreliggende Lovforslag om fortsat Støtte til Privatbanerne 3 Aar ud i Fremtiden efter de hidtil fulgte Regler kan jeg saaledes paa mit Partis Vegne tiltræde og anbefale. Under Krigen tjente Privatbanerne mere end noget andet Trafikmiddel ikke alene disse Egne, men Landet som Helhed

ved at holde Trafikken i Gang, mange Gange væsentligt ved Brug af hjemligt Brændsel. Krigen lærte os, hvad disse Baner er værd, og der er ikke Tvivl om, at de fremefter i stor Udstrækning kan tjene ikke alene de paagældende Egne, men ogsaa Landet som Helhed derigennem, at deres fortsatte Drift kan medføre en betydelig Valutabesparelse for Landet som Helhed, om vi ellers indfører en fornuftig og økonomisk Trafikplan, som ikke alene kan dække Trafikbehovet i store Omraader af vort Land, men dække det paa en langt billigere Maade, end Tilfældet var forud for Krigen.

Det, som karakteriserede Tiden lige op til 1939 trafikalt set, var dette: Overdimensionering af alle Trafikmidler, stor Tomgang og stort Underskud ved næsten alle Trafikarter. Statsbanerne kørte megen Tomgang og havde stort Underskud, Privatbanerne ligesaa, og de smaa Lastvogne havde det heller ikke godt. I min Kommune f. Eks. havde vi i tidligere Tid kun 2 Lastbiler, som besørgede al Transport, som hentede Svin og kom med Kraftfoder. Det voksede pludseligt i de sidste Aar til 7 smaa Lastvogne, og Følgen var, at de kørte Tomgang til meget lave Priser. For de flestes Vedkommende betød det kun en kort Frist, inden de var færdige, og Bilen kunde saa overgaa til den næste Ejer, hvis der kunde skaffes Kautionister. Samtidig saa man Smaabyernes Havne, som før havde stor Sejlads af de smaa Skudere, som fik Forsyninger fra de store Skibe i de store Havnebyer, sygne hen. Statsbanerne og Privatbanerne kørte delvis med tomme Vogne og stort Underskud. Der var nemlig kommet et nyt Trafikmiddel i Gang, de store Lastvogne med Paahængsvogne, som i det væsentlige blev udstationeret i de store Havnebyer og kørte direkte med 150—200 Sække Korn og Gødning lige fra Storhavnen ud til Landforretningen — Brugsforening eller Købmand — med Varen.

Det var ikke uden en vis Risiko at befare Vejene i de sidste Aar før 1939 og møde disse Kolosser, som slet ikke var bygget til disse Landeveje, der heller ikke kunde holde dertil. Det, vi tilsyneladende sparede ved Kørselen med disse Køretøjer, betalte vi dobbelt gennem Banernes og Havnenes Underskud, større Tilskud til Landevejene og mindre Skatteevne bl. a. hos de smaa Vognmænd og Skippere, som disse Vogne konkurrerede ud.

Færdselstællingen i 1939 viste tydeligt, at det ikke var Langtrafikken, der var dominerende, og altsaa ikke Autostradaer, vi trængte til; det var i høj Grad Lokaltra-