

## [Gudiksen.]

godt tænke mig, at en saadan Forenkling ikke just vil betyde en Besparelse for Banerne.

Det foreliggende Lovforslag er jo det andet Moderniseringsforslag, vi har haft her paa Rigsdagen, idet vi i 1931 gennemførte en Moderniseringslov som midlertidig Hjælp for Privatbanerne — en midlertidig Hjælp, som Privatbanerne var meget glade for, og som gjorde stor Nytte. Først nu 17 Aar efter faar vi et nyt Moderniseringsforslag.

Det tyder i Virkeligheden ikke paa stor Interesse fra Statens Side og ikke paa særlig stor Forstaaelse hverken hos Staten eller Rigsdagen for, at Privatbanerne trænger til Støtte. Der er dog blevet kæmpet op gennem 30erne for at holde dem i Gang og give dem, der benytter Banerne, en nogenlunde ordentlig Service. Det er en af de Ting, jeg gerne vil prøve paa at slaa fast i Dag, at Privatbanerne er Samfundsbaner og ikke private Baner. Det er nemlig ikke gaaet op for alle endnu. Vi ved, hvordan de er bygget; de er som Regel bygget med tre Fjerdedels Tilskud fra Staten og en Fjerdedel fra Kommunen. Vi ved ogsaa, at Staten fastsætter Reglement, Lønninger, Tjenestetid og Driftsforhold i det hele taget ved Privatbanerne, og at Forholdet har været nogenlunde godt mellem Staten og Privatbanerne. Men naar Staten griber saa stærkt ind i Driften, som den gør, maa Konsekvensen ogsaa være den, at Staten paatager sig større Pligter over for dem. Jeg ved ikke, hvor stor Samtrafikken mellem Statsbanerne og Privatbanerne er; i 1939 beløb den sig til 12 Mill. Kr. Vi ved ogsaa, at de Privatbaner, vi har i Dag, gennem hele den Tid, de har eksisteret, lige fra Begyndelsen, har været Kulturbaner. Det er Baner, der har skabt Værdier for Samfundet, baade i Form af Ejendomsskyld og Grundskyld; de har hjulpet de magre Egne, saa jeg tror nok, vi kan slaa fast, at de absolut ikke er private Baner. Enkelte af dem har endnu private Aktionærer, men det betyder ingenting. Det er Kommunebaner og Statsbaner, altsaa Samfundsbaner.

Det gik godt nok i Begyndelsen, saa længe Bilerne ikke var kommet. Men da de kom, og de bundne Forhold for Statsbanerne og Privatbanerne blev opretholdt, medens Bilerne fik fri Kørsel, var der mange, som allerede dengang sagde, at det ikke kunde gaa. Det gik altsaa, men vi ved jo, hvad det betød. I 1939, det Aar, da Trafikkommissionen sluttede sit Arbejde, og vi stod lige foran Krigen, var Trafikken herhjemme i Virkeligheden brudt sammen. Vi kørte i det aller-

væsentligste Tomgang; det gjorde Statsbanerne, og det gjorde Privatbanerne og de smaa Biler, kun ikke de store Biler, som paa det Tidspunkt var blevet en ny Faktor i Trafikken.

I 1937 nedsattes Trafikkommissionen, og dens Kommissorium sagde to Ting — det sagde mere, men det sagde to Ting, som betød noget, nemlig at Trafikken skal rette sig efter Behovet i de forskellige Egne, og at de forhaandenværende Trafikmidler saa vidt muligt skal udnyttes paa den mest økonomiske Maade. Det var to meget vigtige Ting, som det er værd at skrive sig bag Øret ogsaa i Dag. I 1927 viste det sig nødvendigt gennem Rutebilloven at begrænse Rutebilernes Kørselsomraader og Antal. Samtidig blev ogsaa Taksterne fastsat. Men der var nogle Amter, som ikke rigtigt forstod, at det var Behovet, der skulde være det afgørende. Jeg skal ikke nævne dem, men vi ved alle, hvor det var særlig galt; de gav alle de Tilladelser, der blev ansøgt om, og vi ved ogsaa, at Følgerne blev uheldige. Vi er nu i god Gang med at ændre dette Forhold. Men dengang, i 1927, fik baade Lastvogne, Hyrevogne og Kapervogne fremdeles fri Næring. Deraf opstod bl. a. Kalamiteterne for Privatbanerne op igennem 30erne. Det endte i 1939 med, at vi faktisk stod med et Trafiksystem, som var næsten 3 Gange saa stort som nødvendigt og alt for dyrt samfundsmæssigt set. Det var ikke indrettet efter Behovet, og det er det, som er det afgørende. Vi var da inde i de store Lastvog- nes Periode. Naar man kunde faa Varerne fra de store Byer og de store Koncerner kørt ud til Landets forskellige Egne 50—60 Øre billigere pr. 100 kg, saa Folk alt for meget paa de Penge, de kunde spare; de tænkte ikke paa, at samtidig voksede Udgifterne til Dækning af Underskuddet for Privatbanerne og de smaa Biler, og at vi fik et uforholdsmæssigt stort Valutaforbrug.

De Biler, Landet særlig har Interesse i, er i Virkeligheden de smaa Lastbiler ude i Landkommunerne. Det fremgik klart af Trafiktællingen i 1939, der tillige viste, at Landevejenes væsentligste Trafik er Lokaltrafik paa 3—4 Mils Omraader; derfor er det de smaa og enkelte Biler, ikke de store Landevejstog, som har den store Betydning. Men selv de smaa Biler kom i en Nødssituation og kørte med halve Læs, fordi de store Biler tog Trafikken fra dem. Derfor kunde der være Grund til at spørge — jeg vil ikke spørge den højtærede Minister, men spørge i al Almindelighed: hvem var det egentlig, der betemte Trafikken her i Landet gennem 30erne? Var det Rigsdagen? Nej, det var