

### [Gudiksen.]

de store Pengekoncerner i Aarhus, Esbjerg, København og de andre store Byer, der pludselig indførte en Masse store Lastvogne og derigennem bestemte Trafikken, bestemte, om vi skulde have Statsbaner eller Privatbaner eller hvilke Trafikmidler vi skulde have. Det var ikke Rigsdagen, der bestemte det, selv om det formelt var det.

Jeg vil gerne sige nogle Ord om Trafikkens Stilling i 1939. Dengang blev vort Trafikvæsen rost ikke saa lidt. Vi havde faaet Lyntog, og vi havde bygget Broer, og vi er alle enige om, at det var udmærkede Foranstaltninger, som vi alle kunde gaa med til. Derimod syntes vi, der blev reklameret lidt for meget for vort Trafikvæsen; vi syntes ikke, det helt svarede til den Reklame, der dengang blev gjort for det.

Jeg skal nævne en anden Ting, som var fuldstændig hasarderet den Gang. Det var noget, som skulde være gennemført og paa et hængende Haar nær var ved at blive gennemført, nemlig Autostradaen fra Aarhus over Brande til Esbjerg. Den var saa nær ved at blive gennemført, at var ikke 2—3 jyske Amter gaaet imod — de synes, det var en fuldstændig hasarderet Plan —, var den blevet gennemført. Den skulde være 34 m bred og bygges efter tysk Mønster. Det, der var den værste ved den — Trafiktællingen i 1939 viste, at vi ikke havde Brug for denne Autostrada — var, at den vilde aflaste Østbanen for Landbrugsprodukter og en Masse andre Varer, som skulde gaa Havnevejen over Esbjerg.

Medaillen havde to Sider, en der vendte udad, og en der vendte indad. Den, der vendte indad, saa saadan ud, at vi kørte med et overdimensioneret Trafikvæsen i 30erne, vi kørte med Underskud bortset fra de store Lastvogne, ligesom ogsaa Rutebilerne gik nogenlunde; de var allerede blevet begrænset ved Loven af 1927. Trafikvæsenet kørte megen Tomkørsel, og der var et ualmindeligt stort Forbrug af fremmed Valuta, som jeg sagde før.

Saadan saa Trafikvæsenet ud indadtil, og den Side var ikke morsom at se paa. Jeg skal ikke sige, hvem der havde Skylden for det, det vil jeg slet ikke komme ind paa her, men Ledelsen har i hvert Fald ingen Forstaaelse haft for de økonomiske Linier i vort Trafikvæsen. Der var fuldstændig Mangel paa Økonomi i vort Trafikvæsen inde i Landet, og den Service, der blev ydet den Gang, viste tydeligt, at der slet ingen Interesse var for Privatbanerne op gennem 30erne, skønt Privatbanerne i disse meget vanskelige Aar besørgede Trafikken paa

2 500 km eller, som det blev sagt af et andet æret Medlem, nøjagtig samme Længde, som Statsbanerne har. Kommunerne maatte derfor give store Tilskud.

Statsbanernes sekundære Baner var endnu ringere stillet end Privatbanerne. Man havde ikke Kommunerne til at holde dem i Orden, man havde ikke Kommunerne til at sørge for ordentlig Service, saa de led i langt højere Grad under den manglende Ledelse fra oven. Jeg behøver kun at nævne en eneste, saa er alle klar over, at det er rigtigt, nemlig Aalestrupbanen. Den var kommet saa langt ned, at den kun kørte 34 km i Timen, og der var saa daarlig Service paa de Tog, at det var under al Kritik.

Det, jeg altsaa gerne vilde have slaaet fast med de Bemærkninger, jeg gør her, er, at Privatbanerne har altid været og er fremdeles Samfundsbaner, og at den Politik, vi førte op til 1939, var en uheldig Politik, der ikke tog Hensyn til Økonomien her i Landet. Derimod var den flot udadtil. Der skete en hel Del med Lyntog og Broer. Det er vi glade for, men vi er ikke glade for, at den almindelige Trafik her i Landet ikke blev passet, og det gjorde den ikke i de Aar. For da vi fik Lastbilerne, kom de ikke ind under den samme Regulering som Rutebilerne. Der er enkelte her i Landet endnu, hvor underligt det end lyder, der tror paa, at vi kan have et bundet Trafikvæsen her i Landet for Statsbaner, Privatbaner og Rutebiler, og saa ved Siden af et frit Erhverv med Lastbiler. Man tror det kan gaa, at der kan blive Balance, men det kan der ikke. Jeg var glad ved at høre de Udtalelser, den højtærede Minister i Dag fremsatte om, at der skulde gribes ind paa en eller anden Maade, ellers vilde det blive Kaos. Jeg kan sige til den højtærede Minister, at vi staar ikke saa forfærdelig langt fra et 1939 igen. Tænk, dersom vort Forbrug af Tørv og Brunkul væsentlig hører op i Løbet af et Aar eller to, saa vil alle Lastbilerne strømme til igen og gribe ind i Trafikforholdene, hvilket ikke vil blive til Gavn for det Trafiksystem, vi har i Dag. Det bliver som ved Afslutningen af den 15 Aars Periode, der varede til 1939. Jeg mener, der er rigtigt at sige her — det skal nok holde for Historiens Domstol —, at det var en Periode, der maaske udadtil var flot, men indadtil var elendig og kostede Samfundet Masser af Penge.

Saadan var den Vind, der blæste mod Privatbanerne indtil 1939; det var ikke nogen mild Vind. Det glæder mig derfor, at den Generaldirektør, vi har i Dag, har større Interesse for Privatbanernes Økonomi,