

[Gudiksen.]

en stor mission, som vistnok anerkendes fra alle sider:

Loven har omtrent den samme skikkelse, som den havde før, med undtagelse af at den er blevet en permanent lov, hvilket jo er en meget væsentlig ting, som også har overordentlig stor betydning i henseende til spørgsmålet om modernisering. Kommunerne skal jo efter moderniseringsloven, som var på ca. 50 mill. kr., hvoraf staten ydede ca. 28 mill. kr., skaffe ca. 12 mill. kr. tilveje. Jeg kan ikke sige andet end, at jeg er glad for, at det dengang blev ordnet således, at det kunne trækkes fra i 23. juli-opgørelsen; det var det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen, der især gjorde en indsats her. Jeg tror, det vil lette kommunerne, når de skal være garanter, at de har disse midler at gå til.

Ser vi på den udgift, det indtil dato har betydet for staten, er det efter min formening, når man tager hensyn til den kilometerlængde, privatbanerne har, og den betydning, de igennem tiderne har haft, i virkeligheden en latterlig lille sum, der er ydet i de år, loven har haft gyldighed, nemlig fra 29 000 kr. til et sted mellem 900 000 kr. og 1 mill. kr. årlig.

Ved behandlingen af denne lov er der en anden ting, jeg gerne vil nævne, og det er den konkurrence, der er baner og biler imellem. Det er et spørgsmål, der engang må ordnes, og jeg tror, såvidt jeg kender den højtærede trafikminister, at han også er indstillet på, at vi skal have en ordning af vore trafikforhold efter trafikbehovet i de forskellige egne. Vanskeligheden ligger i at få partierne med på denne tankegang. Ser vi på andre „væsener“ her i landet, som har stor samfundsmæssig betydning, ledes de også ud fra samfundsmæssige hensyn. Jeg tænker her i særlig grad på postvæsenet, som vi jo alle betragter som en udmærket samfundsinstitution til postens besværgelse. Vi kan ligeledes nævne telefonvæsenet og hærvæsenet; vi kunne aldrig komme på den tanke, at f. eks. hæren ikke skulle ledes som en helhed af samfundet. Det samme skulle i virkeligheden gælde for trafikvæsenet, dersom vi på nogen måde skal kunne fordele trafikken efter behovet. Det er endnu ikke sket, og det er en mangel hos vor regering og rigsdag og også hos statens ledelse af banerne i fortiden. Da bilerne kom og konkurrencen begyndte at sætte ind, sørgede man ikke for, at den blev begrænset til det, som det var naturligt for bilerne at have med at gøre. Vi ved, hvorledes det er i andre lande, hvor man allerede har søgt at få en koordina-

tion af alle trafikmidler, således at tomkørsel begrænses og indførslen af olie og benzin ikke bliver større, end trafikforholdene virkelig kræver. Vi ved alle, at vi i 1939 havde trafikkaos her i landet. Det viste sig ved, at alle trafikmidler med undtagelse af de store lastvogne, som pludselig var kommet på mode, og måske med undtagelse af rutebilerne, gav underskud, og vi indførte for fremmed valuta en masse vogne, olie, gummi o. s. v., som vi i virkeligheden ikke havde brug for, tilligemed at der var forøget slid på vejene. Det er sagt af tidligere ærede ordførere, at vi nu igen nærmer os den tilstand, at man begynder at køre med underskud, fordi lastvognene er ved at blive for mange og ikke har nok at køre med. Hjemme i min kommune har vi i øjeblikket 11 lastvogne; i gamle dage kunne vi altid klare os med 2 eller 3, og det var det naturlige; vi har også bane. Men i øjeblikket er der altså 11, og de 6—7—8 af dem holdes oppe på den måde, at de pågældende kører et halvt eller et helt år; de får kaution fra gode venner, kautionen går tabt, og næste år kommer der en ny ejer. Det er efter min mening en meget dyr og uheldig ordning. Mange har den opfattelse, at dette at have de frie vognmænd skulle være en mægtig fordel; men ser man nærmere på det, viser det sig, at vognmændene slet ikke selv ønsker fri kørsel; de vil hellere have koncession og faste takster og køre efter en fast plan, så de kan leve af det. Det er den ene side af sagen. Og befolkningen i al almindelighed, småfolk i alt fald, er heller ikke interesseret i den bestående ordning. Jeg har erfaringer i den henseende både som jernbanemand og som gammel kommunalmand. Det betaler sig bedst for vognmændene at køre med et helt læs; ellers kører de med underskud, og det må samfundet betale. Jeg vil derfor gerne henstille til den højtærede minister — den ærede foregående ordfører var inde på det samme — at finde frem til en mere planmæssig trafikordning, afpasset efter behovet. Jeg mener nok, nogen overtrafikering kan gå an, men ikke i den grad som i øjeblikket.

Det er klart, at denne overtrafikering giver et stærkt slid på vejene og øger vort forbrug af benzin og olie og derigennem af fremmed valuta, og dette tab må samfundet betale. Spørgsmålet kunne udmærket godt ordnes gennem en samlet trafikplan, men den skal jo have tilslutning her i rigsdagen, og det tager tid at få rigsdagen til at forstå, at det er ligeså nødvendigt at have en samlet trafikplan som