

dernæst, at denne Færdsel med Hensyn til Materiellet og med Hensyn til de Krav, man kan stille til Førere, og de Vilkaar, Føreren arbejder under, bliver saa betryggende for Publikum som vel muligt. Det er for mig Hovedsagen; i Forhold hertil er det andet, jeg nævnte, nærmest Biting.

Jeg kan paa Grundlag af det, jeg har sagt her, tilsige den højtærede Trafikminister min og mit Partis Villighed til at behandle Forslaget baade sagligt og hurtigt og vil henstille til det høje Ting, at dette sker.

**A. P. Hansen:** Den mægtige Udvikling, Automobilvæsenet har faaet her i Landet, har jo medført, at Lovgivningsmagten jævnlig maa beskæftige sig med dette Spørgsmaal. Den ærede sidste Taler udtrykte sig paa den Maade, at han betragtede Forslaget som foreløbigt. Der er altsaa en vis Udsigt til, at selv om Lovforslaget nu vedtages, vil der ikke gaa ret lang Tid, før vi kommer til at beskæftige os med et lignende. Dette Forslag er jo et Led i de to nedsatte Kommissioners Arbejde, og der er samtidig fremsat 4 andre Lovforslag. Det vil altsaa ses, at den Udvikling, Automobildriften har faaet, er af saa indgribende Betydning, at der fra hele Befolkningens Side stilles Krav og Forventninger til Lovgivningen herom. De nedsatte Kommissioners Opgave har, saa vidt jeg har kunnet se, bl. a. været at undersøge, om der ikke kunde tilvejebringes en vis Organisation, et vist Samarbejde mellem de bestaaende Baner og Rutebilerne. Hvorvidt dette vil lykkes, om Lovforslaget vedtages, kan man ikke sige paa dette Tidspunkt, men Formaålet med Lovforslaget er det jo. Paa den anden Side føler jeg mig ogsaa fuldt forvissat om, at af de Lovforslag, der er fremsat angaaende Automobilkørsel og Automobilafgifter, er dette det, der følges med størst Interesse i Befolkningen. Forholdet er jo blevet det, at Rutebilen er Befordringsmiddelet for dem, som ikke har Køretøj selv, og jeg er sikker paa, at hvis man i alt for stærk Grad indskrænker denne Kørsel, vil det blive følt som et Savn af Befolkningen; idet den for manges Vedkommende, særlig i afsides Egne, betyder en nem og hurtig Rejsemaade.

I øvrigt vil det, efter at en Kommission i et Par Aar har drøftet alle disse Enkeltheder, være, jeg havde nær sagt umuligt at komme med andre Forslag, idet man jo maa gaa ud fra, at alle Muligheder er overvejet. Jeg skal kun anføre nogle enkelte Eksempler angaaende Rutebilerne, idet jeg tror, at man — hvad jeg

senere skal komme til — i nogen Maade har forset sig paa Rutebilerne ud fra den Betragtning, at de skader anden Trafik. De Eksempler, jeg vil anføre, er Nr. 110 og 111 i den omdelte Betænkning, Bilruterne Stege—Korsør og Stege—København. Lad os sige, at man skal rejse fra Stege til Præstø. Der er Baneforbindelse, og det naturlige maa efter gammel Opfattelse være at tage med Banen. Men det tager 4 Timer, hvorimod man med Rutebil kan køre Strækningen paa 2½ Time. Til Fakse tager det 5 Timer med Banen og 2½ med Rutebil. Men hvis man saa skal tilbage samme Dag, bliver Forskellen endnu større, for tager man med Rutebil, vil man kunne være hjemme i Stege Kl. 2, men tager man med Bane, vil man først kunne være hjemme Kl. 12 Nat. Dertil kommer Ulemperne ved den hyppige Skiften Tog. Det er jo ikke alle, der har den Rutine i at rejse som Rigsdagsmænd, og vi har sikkert alle rundt omkring paa Stationerne set ældre Mennesker, som ikke er vant til at rejse, staa og se sig forvildet om efter, hvor de nu skal skifte. Paa den Rute, jeg her taler om — og der kan vistnok drages Sammenligninger med andre Egne af Landet —, er Forholdet dette, at hvis man fra Østmøen skal til Korsør, maa man først ofre omtrent 10 Kr. paa at komme til Stege for derefter at skulle skifte i Kallehave, skifte i Masnedsund, skifte i Næstved og skifte i Slagelse. Hvad dette betyder for ældre Mennesker, kan man sige sig selv, det behøver jo ingen nærmere Udvikling. Dertil kommer, at der hidtil har været paalagt disse Rutebiler særlige Afgifter, og det skulde derfor synes, at der var lagt en saadan Byrde paa Rutebilerne, at de som Regel da ikke var konkurrencedygtige overfor andre Transportmidler. De to Rutebiler, jeg her har nævnt, betaler omkring 15 000 Kr. aarlig i almindelig Ruteautomobil-Afgift. Nu har Præstø Amsraad vedtaget, at de Rutebiler, der gaar langs med Banelinien, skal betale dobbelt Takst, og begge Biler betaler derfor for enkelte Strækninger dobbelt Takst. Dette har jeg for øvrigt altid ment var ulogisk; for enten man kører langs en Banelinie eller paa tværs af den, slider man jo lige meget paa Vejene, og da Taler er om en Vejafgift, har jeg aldrig fundet dette rimeligt. Dette faar nu være, men det har bidraget til, at Afgiften er blevet saa meget større. Endelig har disse Bilruter til Færgeoverfarten mellem Koster og Kallehave maattet betale omkring 25 000