

til vore Baner. Denne Idé er, tror jeg, ikke god. Den kan maaske praktiseres paa enkelte Steder og under ganske smaa Forhold, men i det store og hele er det efter min Mening en fuldstændig Misforstaaelse at tro, at det kan betale sig at drive Ruteautomobiler og Lastautomobiler som Føderuter til en Privatbane- eller Statsbanestation. Hvor mon det Pengeinstitut eller den Privatmand findes, der vil sætte Kapital i et saadant Foretagende, der jo vil være en sikker Underskudsforretning? Den højtærede Minister har nogle Erfaringer fra sin Banevirksomhed paa Fyn, hvor der gives Tilskud til saadanne Sideruter, formodentlig fordi de ikke kan betale sig; jeg ved ikke, hvorledes det gaar, selv om de faar Tilskud, om det ikke er en tvivlsom Forretning. Og saa er der endda ganske særlige Forhold paa Fyn, hvor der er tætbeholdt som ingen andre Steder, og hvor der er et saa veldrevet Banenet — det vil jeg sige som en Kompliment til den højtærede Minister, der har Ansvar for det — som ingen andre Steder i Landet. Erfaringerne derfra gælder altsaa ikke for Jylland og heller ikke for Sjælland. De smaa Afstande, der i vort Land er til Banerne, kan nemlig ikke bære en kostbar Automobilrute af den Art, navnlig med de Afgifter, der skal svares deraf. Det, hvorpaa Ruteautomobilernes, ogsaa Lastruteautomobilernes, Rentabilitet beror, er just, at de kommer ind til Byerne. Hvis man hindrer dem i at komme til Byerne med Gods og Personer, kan de ikke betale sig. Rentabiliteten beror just paa, at de kommer ind til den store Handelsplads, saa at Folk kan besørge deres Forretninger der — ja, og undertiden have Kontorplads derinde. I mange Tilfælde bor Kontorfolk langt ude paa Landet, og de maa kunne komme ind til Byen om Morgen og ud igen om Aftenen. Vil man hindre Bilerne i at køre de sidste 2—3 Mil, fordi de ikke maa køre ved Siden af en Bane, hvis de skal stoppe op og læsse Gods og Passagerer ind i Toget og igen være ved Stationen om Aftenen, naar Folk skal hjem, saa kan det ikke betale sig, saa gaar det i Staa, saa gaar hele den nu oparbejdede Trafik i Stykker. Og Bilerne betjener Befolkningen mange Gange bedre end Banerne; hvis disse skal betjene Befolkningen lige saa godt, maa de ind paa samme System som Rutebilerne.

Som jeg sagde før, tror jeg derfor, at den Opgave, man har stillet sig: at ville regulere Trafikken i hele Landet, skabe en rationel Trafikfordeling, er uløse-

lig — smukke Ord uden virkeligt Indhold —; den er uløselig, for saa vidt den ikke allerede er løst af det praktiske Liv, hvad den jo i høj Grad er. Naar man betragter de Kort, som ledsager den Betænkning, Kommissionen har afgivet, og ser, hvordan Baner og Rutebiler fordeler sig overalt i vort Land, maa jeg sige, at det praktiske Liv allerede nu har skabt en saa ideel Fordeling, at der bliver saare lidet at gøre for de Reformatorer, som i et Centralkontor vil sidde med et Kort i Haanden og regne ud, hvorledes Befolkningen skal rejse og færdes i afsides liggende Egne af Landet. Jeg vil ikke benægte, at der hist og her kan være et og andet at rette — derfor vil jeg heller ikke modsætte mig, at der dannes et Nævn med den Opgave at undersøge dette —, men der er ingen Grund til, at Nævnet skal sidde i 6 Aar. Naar det har virket i langt kortere Tid, maa det kunne have løst sin Opgave. Rutebilsprogsmaalet er allerede saa udviklet hos os, at der ikke vil blive saa forfærdelig megen Tale om Nydannelser; indtil videre er der omtrent anlagt alt, hvad der med Fordel kan anlægges — maaske er man endda gaaet vel vidt, men de økonomiske Forhold vil af sig selv begrænse det.

Jeg nærer altsaa stor Betænkelse ved Lovforslagets Tendens, og Betænkelsen bliver ikke mindre, naar jeg ser, hvorledes Forslaget, som jeg kendte i Forvejen som Medlem af Kommissionen, er affattet. Dette Lovforslag er af ganske mærkelig Art. Der siges nemlig i 2det Stykke af § 2: Denne Tilladelse, altsaa Tilladelse til Omnibus- og Fragtmandskørsel, gives — og saa nævnes eet Tilfælde, hvor det er Kommunalbestyrelsen, der giver Tilladelsen, et andet Tilfælde, hvor det er Sogneraadet, et tredje Tilfælde, hvor det er Amtsraadet, og et fjerde Tilfælde, nemlig naar de ikke er blevet enige, hvor Tilladelsen gives af Ministeren. Det er et overordentlig smukt og dybt Buk, man her gør for det saa højt priste kommunale Selvstyre, men det er heller ikke mere, for det er ikke de kommunale Myndigheder, som efter Lovforslaget giver Tilladelsen. Læser man §§ 3 og 9, ser man, at det Pokker ikke er Sogneraad og Amtsraad, der giver Tilladelsen, men Ministeren, den enevældige Minister, der i alle Tilfælde kan bestemme, om man skal have Lov til at køre eller ikke; hele Myndigheden er lagt i Ministerens Haand og taget bort fra Amtsraad og Sogneraad. Jeg vil nære ret ringe Betænkelse derved overfor