

[Hedelund.]

gav sin Betænkning, havde de danske Privatbaner en Kilometerlængde af 2 185, Statsbanerne en Kilometerlængde af 2 070, og det blev opgivet, at Anlægskapitalen for Privatbanerne var ca. 90 Mill. Kr., for Statsbanerne 316 Mill. Kr.

Til Trods for det overordentlig pessimistiske Syn, som Kommissionens Forhandlinger giver Udtryk for, resulterede de dog i, saa mærkeligt det end lyder, at man stillede et Forslag om til disse urentable Baner at give Tilskud til Lønninger paa 400 000 Kr., et Beløb, der selysagt i Fremtiden yderligere vilde paavirke Rentabiliteten i nedadgaende Retning. Det staar altsaa fast, at man var klar over denne betydelige Nedgang fra 1914 til 1919, og at man trods dette forøgede Udgiftsbeløbet. Enhver vil indrømme mig, at dette er Rutebilerne saa sagesløse i som nyfødte Børn.

Den fornuftigste Kommission, der har virket i Trafikproblemet, blev nedsat af Ministeren for offentlige Arbejder den 12. Maj 1923 og havde til Opgave at foretage en Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt alle de ved Jernbanelovene af 1908 og 1918 vedtagne Privatbaneanlæg burde fremmes, samt om, hvor Automobildrift med Fordel kunde foretrækkes for Jernbanetrafik. Ved disse Love var det vedtaget at anlægge en Række private Jernbaner, 15 paa Øerne og 29 i Jylland, altsaa i alt 44.

Naar jeg brugte Ordet „fornuftigste“, vil jeg dog tage det Forbehold, at det Anlægsoverslag til en 30 Kilometer lang kombineret Person- og Godsautomobilrute, der findes i Betænkningen, har vist sig at være fuldstændig hen i Vejr og Vind. Hvis det havde blot en Brøkdel med Virkeligheden at gøre, vilde der i dette Øjeblik ikke være Rutebiltrafik i Danmark. Det værdifulde ligger deri, at dette Overslag viser, hvad det vil komme til at koste Landets Borgere, hvis Cirkulærets Ønske om at gaa til offentlig Drift af Bilruterne bliver realiseret. Jeg skal kun nævne to saa uhyrlige Tal som 466 000 Kr., der er Tallet paa Indkøb af Vognmateriel, og 2 310 000 Kr., der repræsenterer Anlægsoverslaget for en 30 Kilometer lang Automobilrute.

Det overordentlig fornuftige ligger i denne Kommissions Konklusion, idet den indstiller, at der foretages en delvis Ophevelse af de nævnte Love, forstaaet paa den Maade, at 3 Jernbaneanlæg fremmes paa visse Betingelser, at 3 ikke fremmes for Tiden, og at 33 overhovedet ikke bør fremmes. Det, man opnaaede, var, at Stat og Kommuner blev fri for at binde det

Millionbeløb, der faktisk paa Forhaand var tabt, hvis man havde bygget disse Baner, hvis man havde realiseret Lovene. Naar man nu vil drage til Felts mod Rutebilerne og taler saa meget om den Konkurrence, maa man erindre, at det dog er Rutebilerne, der er Aarsag til, at Samfundet i Dag har disse smaa 100 Mill. Kr. i Behold og ikke har dem ude at svømme.

Naar man skal tage Standpunkt til Trafikproblemet, gør man sikkert klogt i at slutte sig til nogle Bemærkninger i en senere Kommissionsbetænkning, hvor der udtales:

„Det maa haves for Øje, at det hverken er Jernbanernes eller Automobilruterens Interesser, som i første Række skal varetages, men, som gentagne Gange fremhævet, Samfundets. Samfundet, det vil sige Befolkningen. Den næringsdrivende Befolkning har et efter moderne Samfundsbegreber naturligt Krav paa at faa Adgang til alle tekniske Fremskridt, der kan lette dens Virksomhed, naar dette ikke skal ske paa offentlige Interessers Bekostning.“

Naar jeg før nævnte Statsbanernes og Privatbanernes Kilometerlængde og Anlægskapital, skal jeg nu føje til, at pr. 1. Januar 1926 havde vi herhjemme 715 personførende Ruter, der tilbagelagde 19 420 km. Siden har Forholdene ændret sig saaledes, at der nu kun findes 631 Ruter, der trafikerer ca. 16 000 km. I Øjeblikket opgives det, at Statsbanerne har 2 509,8 km, Privatbanerne 2 733,2, altsaa i alt 5 243. Der findes i Øjeblikket 803 Personruteautomobiler, og i disse er der bundet en Kapital, der ligger mellem 20 og 25 Mill. Kr. For denne Kapital faar man altsaa trafikeret ca. 16 000 km. For Kapitalen 406 Millioner faar man trafikeret ca. 5 000 km.

Nu vil jeg straks indrømme, at man ikke umiddelbart kan stille disse Tal over for hinanden, idet Jernbanernes Kapacitet er betydelig større, men Tallene er dog tilstrækkelig illustrerende til at vise, hvilken Form for Trafik man ud fra samfundsøkonomiske Betragtninger maa anbefale, og dog viser de senere Aars Udvikling en Tilbagegang for Rutebiltrafikken og en Fremgang for Jernbanetrafikken, et Forhold, der for Rutebilernes Tilbagegang hidrører fra Virkningerne af Loven om Fragt- og Personautomobilkørsel.

Denne Lov stammer, som det vil erindres, fra den Betænkning, som blev afgivet af den Kommission, der blev nedsat af Ministeren for offentlige Arbejder under 17. Marts 1925 til Behandling af Spørgsmaalet om Samarbejde mellem Rutebiler og Jern-