

## [Hedelund.]

baner og til Behandling af nogle Vejspørgsmaal. I Henhold til denne Lov blev der nedsat det Udvalg, der tog samtlige Automobilruter under Behandling, og som havde til Opgave i Henhold til Lovens Bestemmelse at forhandle med hvert enkelt Amtsraad.

Man vil endnu erindre det Røre, disse Forhandlinger vakte: Masser af Protestskrivelser og Masser af Protestmøder, fordi Udvalgsflertallets Indstillinger gik ud paa Nedlæggelse af en Række Ruter og Omlægning af en anden Række, saa de blev aldeles urentable og derfor selvfølgelig maatte holde op. Jeg personlig glæder mig over, at Mindretallets Indstillinger, som jeg støttede, i det store og hele blev fulgt af Amtsraadene.

Det er forstaaeligt, at Rutebilerne i den 2-aarige Periode, da dette Arbejde stod paa, var meget tilbageholdende med Anskaffelse af Materiel, Bygning af Rutebilstationer og hvad der staar i Forbindelse med den Trafik. Men da Arbejdet var tilendebragt, mente man, at der nu var Fred og ingen Fare, og Rutebilerne følte sig æreforpligtede til at byde Befolkningen de Forbedringer, den havde Krav paa. Der blev sat et stort Arbejde i Gang for at naa en tidssvarende Rutebiltrafik, og der blev ofret mange Penge herpaa.

Men saa kom Ministeriet med sit Cirkulære. Og jeg maa sige, at det forbavser mig i allerhøjeste Grad, at Ministeriet for offentlige Arbejder har kunnet skrive et saadant Cirkulære, idet der flere Steder i Cirkulæret er anvendt Udtalelser og Udtryksformer, som tyder paa, at den paagældende slet ikke har været kendt med de lovlige Forhold.

Man advarer i Begyndelsen af dette Cirkulære mod en Overkapitalisering af Rutebilerne ved Salg. Man siger, at det er Ministeriet bekendt, at flere — der staar maaske endogsaa adskillige — Ruter ved Salg fra Person til Person er blevet overkapitaliserede. Jeg vil bestride dette paa det bestemteste. Jeg er vidende om, at der findes ganske enkelte Ruter, hvor der har fundet Overkapitalisering Sted, fordi Forretningen er gaaet i Handelen gennem flere Personer, men det er kun ganske enkelte Tilfælde.

Og naar Ministeriet i sit Cirkulære advarer imod denne Overkapitalisering ud fra det Synspunkt, at det vilde gaa ud over Befolkningen, da maa Ministeren give mig Ret i, at dette er fuldstændig forkert. Det kan nemlig aldeles ikke komme til at gaa ud over Befolkningen, da det, som Ministe-

ren og enhver i denne Sal ved, i Loven er fastsat, at Amtsraadene fastsætter Taksterne. At det kan komme til at gaa ud over enkelte i Befolkningen, er givet; men de, det vil komme til at gaa ud over, og som jeg i og for sig ikke havde tænkt mig, at Ministeren vilde holde Haanden over, er Forhandlere, Kautionister og eventuelt Pengeinstitutter.

Videre i dette Cirkulære staar der:

„Ministeren vil finde det heldigt, at Amtsraadene, naar Fristerne for samtlige Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel udløber, eller naar Personskifte i en Femaarsperiode skal finde Sted, i saa stor Udstrækning som muligt indleder Forhandling med de interesserede Jernbaner, saavel Statsbaner som Privatbaner, om mulig Overtagelse af de ledigblevne Ruter.“

Det er jo i Virkeligheden en Forkyndelse af en Dødsdom overfor Rutebilerne, der der udtales. Hvis Ejeren dør i Løbet af en 5-aarig Periode, skal Enken end ikke have Lov til at beholde Koncessionen; hun sidder og er forpligtet overfor den store Kapital, der er sat i Rutebilen, men hun skal alligevel sættes ud.

Jeg tillader mig at spørge: Med hvilken Berettigelse optræder Ministeren her som Barnepige for Amtsraadene? Naar Rigsdagen gennem Lovgivningen har lagt Afgørelsen af disse Spørgsmaal i Amtsraadenes Hænder, mener jeg, det er ganske utidigt, at Ministeriet blander sig i disse Forhold.

Jeg beklager i høj Grad, at dette Cirkulære er udsendt, og jeg haaber, at Amtsraadene vil henvisse dette Cirkulære til dets rette Plads: Papirkurven. Forholdet maa være det, at en Mand, der i Kraft af en Koncession har passet sin Rute i en 5-aarig Periode, maa kunne regne med som nogenlunde sikkert, at han kan fortsætte i en ny 5-aarig Periode og igen i en ny 5-aarig Periode. Vil man hvert 5te Aar skifte med disse Koncessioner, saa tager man Rentabilitetsgrundlaget fuldstændig bort fra Rutebilsførelsen; man skader Befolkningen, og man skader Erhvervslivet.

Hovedspørgsmaalet er imidlertid, om det er Rutebilerne eller det er Privatbilerne, der er Hovedkonkurrenten. Og her vil jeg gerne minde om den ejendommelige Episode, der fandt Sted her paa Sjælland, idet en nødstedt Privatbane fik en Del af Egnens Beboere trommet sammen til et stort Møde, hvor man skulde drøfte Banens Forhold. Der var indbudt 200 Mennesker, og Banen viste sig large og satte et Ekstratog i Gang. Til Mødet kom 196 i Privatautomobiler, 4