

[Hedelund.]

kom med Ekstratoget, og saa drøftede de Banens Forhold.

Men, hvorledes ligger Forholdene i Virkeligheden? Da Motorloven var til Behandling i Rigsdagen, i Foraaret 1927 var det vist, anmodede det nedsatte Udvalg Justitsministeriet om at foranledige foretaget en Optælling af samtlige Motorkøretøjer i Landet, og gennem Politimestrene blev dette Materiale skaffet til Veje og tilsendt Udvalget, og jeg har paa et tidligere Tidspunkt siddet og bearbejdet dette Materiale netop for at se, hvorledes Forholdene laa.

Det fremgik af dette Materiale, at der for Lastautomobilernes Vedkommende var en Stigning fra 1924 til 1927 paa ialt 58 pCt.; Antallet var i 1924 9 836. Stigningen for Personomnibusserne, altsaa Ruteautomobilerne, var godt og vel 100, idet Antallet i 1924 var 805. Stigningen var altsaa 14 pCt. Personautomobilernes Antal i 1927 blev opgivet til 57 839 mod 35 140 i 1924; hvilket vil sige, at der i disse 3 Aar for de private Personautomobiler er en Stigning paa 65 pCt. Antallet af Motorcykler med Sidevogn er steget med 6,6 pCt.

Vi har saaledes Tallene 58, 65 og 14, der betegner den Procent, hvormed henholdsvis Lastautomobiler, Personautomobiler og Ruteautomobiler er steget fra 1924 til 1927.

Det samlede Antal danske Motorkøretøjer, inklusive Motorcykler med Sidevogn, samt Paahængsvogne til Lastautomobiler, var pr. 1. Marts 1927 96 947, og af disse repræsenterer 920 Ruteautomobilerne, eller for at regne med runde Tal, der lettere huskes, var der ca. 100 000 Motorkøretøjer, hvoraf 1 000 var Ruteautomobiler, hvilket altsaa er, siger og skriver 1 pCt., og det, man vil gøre gældende, er, at det er denne ene Procent, der virker ødelæggende og er Aarsag til Privatbanernes Ruin!

Men lad os nu se ganske nøgternt paa Forholdene. Naar vi regner med 1 000 Rutebiler, 60 000 Personautomobiler og 20 000 Motorcykler og vil se, hvad denne Vognpark kan rumme, vil man som Gennemsnit af det Antal Passagerer, hver Vogntype kan rumme, kunne ansætte for Rutebilerne Tallet 14, for Personautomobilerne Tallet 4 og for Motorcyklerne Tallet 2, hvilket vil sige, at Rutebilerne tager 14 000 Passagerer, Personvognene kan tage 240 000 Personer og Motorcyklerne 40 000 Personer. De private Vogne disponerer altsaa over 280 000 Pladser og Rutebilerne over 14 000 Pladser.

Da jeg imidlertid ønsker at være fuldstændig objektiv, vil jeg indrømme, at

man maa tage Hensyn til den Omstændighed, at Rutebilerne gaar flere Ture pr. Dag. Det gennemsnitlige Antal Ture er 4, og for at være objektiv maa man gange Tallet 14 000 med 4. Vi naar da op paa Tallet 60 000, og saa er det aldeles givet, at det Antal Kilometer, Rutebilerne med deres 1 000 Vogne kører daglig, ikke overstiger det Antal Kilometer, de 80 000 private Vogne kører. Facit er da, naar vi trækker 60 000 fra de 280 000, 220 000, som paa det Tidspunkt var det Antal Personpladser, de private Vogne repræsenterede mere end Rutebilerne. Nu har jeg ikke Opgørelsen over den sidste Automobiloptælling ved Haanden, men jeg kan sige saa meget, at de private Vognes Antal er gaaet adskillige Tusinde fremad, hvorimod Antallet af Ruteautomobiler, som jeg tidligere har paavist, er blevet reduceret, saaledes at dette Forhold i Virkeligheden er blevet betydelig grellere.

Jeg tror, at de, der vil se paa de faktiske Forhold, efter dette vil indrømme mig, at det er den private Automobilkørsel, der tager Hovedtrafikken paa Landevejene, og her er det jo i Særdeleshed den saakaldte Lillebiltrafik, der spiller en Rolle. Det er jo saaledes, at denne Lillebiltrafik allerede er kommet til at optræde som en meget betydningsfuld Konkurrent til den offentlige Rutebilkørsel. Det forekommer mig, at Ministeriet for offentlige Arbejder, hvis det ønsker at være et Ministerium for hele den offentlige Trafik, burde indse, at det vil gavne alle de offentlige Trafikmidler, om de støtter og hjælper hinanden, thi det er givet, at i samme Grad som man lægger Hindringer i Vejen for Rutebilkørselen, skader man Jernbanekørselen til Fordel for den private Automobilkørsel, idet det er indrømmet fra mange Sider, ogsaa fra kyndige Jernbanefolks Side, at Rutebilerne leverer et ikke saa ringe Kontingent af Passagerer til Banerne, i Særdeleshed Statsbanerne, mindre Privatbanerne, men den private Kørsel leverer saa at sige aldrig Passagerer til Banerne, saaledes som det ogsaa blev omtalt for et Øjeblik siden. Det har vist sig, at paa de Steder, hvor man er faret haardt frem mod Rutebilerne og har faaet de faste Rutebillinier nedlagt, er der umiddelbart efter Nedlæggelsen opstaaet et saa stort Antal Lillebiler, at de repræsenterer et større Antal Siddepladser end Rutebilerne, og da disse Lillebiler jo yderligere har en betydelig større Aktionsradius, saa er de i Virkeligheden en betydelig farligere Konkurrent for Banerne end de offentlige Rutebiler, og derfor vil jeg ikke alene for Rute-