

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Forhold. Som den ærede Ordfører for det radikale Parti (Hans Nielsen) oplyste, er der allerede Privatbaner, som i Forstaaelse med Amt og Kommuner driver en Del Rutebiler sammen med deres Banelinier som Fødelinier for Banerne. Jeg henviser ogsaa i saa Henseende til nogle Udtalelser af Næstformanden for Privatbanerne, Folketingsmand Hr. Vanggaard, gaaende ud paa, at Privatbanernes Økonomi, særlig under de nuværende daarlige Tider, er saa udhulet af den private Rutebilkonkurrence, at de her omtalte Spørgsmaal vil melde sig, ligesom de har meldt sig for Statsbanerne, for saa vidt angaar de mindre trafikerede, underskudgivende Sidebaner. Det kan føre til Forhandlinger med Amt og Kommuner i vedkommende Egn, hvorunder Privatbanerne eller Statsbanerne maa stille dem overfor det Valg, at enten maa denne eller hin underskudgivende Banelinie nedlægges, eller ogsaa maa der gives Banerne Mulighed for at deltage i Driften af de Automobilruter, som nu berører og generer vedkommende Bane. Jeg tror, jeg tør sige, at man ikke kommer udenom dette, det vil den nærmeste Fremtid vise.

Jeg henviste i saa Henseende forleden Dag i Folketinget til, hvad der er vedtaget i de fynske Amtsraad. De har vedtaget ikke at forlænge de givne Rutebilkoncessioner, som udløber pr. 1. April i Aar, for længere Tid end eet Aar, og de ønsker at benytte dette Aar til en Forhandling mellem Banerne — saavel Statsbaner som Privatbaner — og Koncessionshaverne for Automobilruterne — saavel Omnibus- som Fragtmandsruterne — om en Overenskomst, som tager Sigte paa en i samfundsmæssig Henseende mere forsvarlig og økonomisk Ordning af Trafikforholdene. Det er noget, man vil møde rundt om i Landet, og det bliver ganske nødvendigt, hvis man ikke i de paagældende Egne foretrækker at se Banerne gaa under og at nøjes med Ruteautomobildrift.

Slagord som: det private Initiativ, Privatvirksomhed contra Statsdrift eller Kommunaldrift har naturligvis altid en vis Virkning. Men jeg gør dog opmærksom paa, at Rutebilkørsel ikke har noget med privat Erhvervsliv at gøre. Rutebilkørsel er koncessionsbeskyttet; det er en Monopolvirksomhed i den paagældende Egn, beskyttet mod Konkurrence fra andre paa den Vejstrækning, hvor Rutebilen løber. Men Jernbanerne, som i sin Tid blev anlagt for at opfylde Egnens Trafikbehov — og ved alle Beregninger af den Art regnede

man med et vist Opland til begge Sider —, er ikke beskyttede; de er udsat for Konkurrence langs Banelinierne, og denne har taget den bedste Del af Trafikken. Det er Jernbanerne, der er ude i Vanskeligheder, fordi de ligesom mange private Virksomheder maa finde sig i en skarp Konkurrence, medens Rutebilerne i Øjeblikket er beskyttet mod enhver Konkurrence.

Hertil kommer, at Banerne har Befordringspligten; den har Rutebilerne og Fragtmandsbilerne ikke, de har kun Befordringsretten. Den Fragtmand, som modtager noget Gods, der er ubehageligt for ham, for stort for ham, for rumfyldigt, kan gaa hen og aflevere det paa Jernbanestationen, som skal tage det, maa tage det. Og Banerne løber med Værditakster, der er dem foreskrevne. En Vognladning Kolonialvarer koster omtrent $2\frac{1}{2}$ Gang saa meget i Fragt som en Vognladning Sten eller Jern; det er foreskrevet dem. De billige Varer kan ikke taale en høj Fragt. Men Rutebilerne kan befordre Kolonialvarerne med Fordel og endda tage lidt under Banernes Takst. De Varer, der var beregnet til at give Banerne de gode Fragter, som de skulde bære de underskudgivende Fragter med, tager Rutebilerne fra dem. Det vil sige, Rutebilejeren tager dem, hvis han vil have dem, hvis de ikke fylder for meget paa hans Vogn; gør de det, kan han gaa hen og indlevere dem paa Banen.

Hvad Persontrafikken angaar, lægger Rutebilerne sig selvfølgelig der, hvor Trafikken er stærkest, i Konkurrence med Banerne. Og medens Statsbanerne har Befordringspligten fra tidlig Morgen til sen Aften, ja om Natten med, og skal tage Hensyn til Skolebørn og meget andet, til Forbindelserne o. s. v., hvorfor de ogsaa skulde have det fulde Udbytte af de gode Dagtimer, lægger Rutebilerne sig altsaa der og tager den bedste Indtægt. Det er et Forhold, der ikke kan gaa. Man kan sige, at Banerne skulde have grebet ind for mange Aar siden. Det skulde de ogsaa have gjort. Der har under de Forhandlinger, som i sin Tid førtes i Rutebilkommissionen, været gjort Forsøg paa at afgrænse det saaledes, at Rutebilerne blev lagt ud i de jernbantomme Rum, saa de virkede som Fødelinier, supplerende Banerne. Men de er i høj Grad blevet lagt langs med Banelinierne, saaledes at der maa finde en Ordning og en Forhandling Sted. Jeg mener ikke hermed, at vi skal have en ny Lov, men der maa optages en Forhandling mellem de interesserede Parter, hvorved disse kan blive klar over, hvad de staar sig bedst ved.