

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

banerne i Forening med Sydfynske Jernbaner søger for Tiden at erhverve dem af Bilruterne paa Fyn, der har særlig Interesse for disse Baner. De Ruter, Statsbanerne søger erhvervet, er saadanne, der forbinder Købstæderne, og som frembyder Muligheder for gennemgaaende Trafik i Konkurrence med Banerne, samt Ruter, hvis Linieføring parallelt med en Bane gør dem egnede til at opgaa i en samlet Bane- og Automobilbefordring med Undgaaelse af Overtrafikering. Derimod har Statsbanerne som Regel ingen Interesse i Erhvervelse af Bilruter, der maa betegnes som Oplandsruter, eller som kan virke som Føderuter for Banerne.

Da der efter den fra Rutebilejerne udgaaede Agitation imod Statsbanernes Overtagelse af Automobilruter mulig kan herske visse overdrevne Forestillinger om Omfanget af Statsbanernes Ønsker i saa Henseende, har jeg anmodet Statsbanerne om nærmere at præcisere disse, og jeg kan herom oplyse følgende: Der findes i Øjeblikket 771 Personautomobilruter i Landet; af disse har Statsbanerne kun Interesse i de 10—11 pCt.; Resten, de 89—90 pCt., har Statsbanerne intet Ønske om at overtage.

Jeg ønsker endvidere at pege paa, at Staten ikke er nogen ny Gæst paa Landevejene. Tværtimod, fra 1777, da de saakaldte „agende Poster“ overtoges af Staten, havde Staten gennem det kgl. privilegerede Postvæsen Monopol paa Befordring af Personer, Post og Pakkeforsendelser ad Landets Veje, og først efterhaanden som Banerne i den sidste Halvdal af det 19de Aarhundrede udvikledes her i Landet, gled den tidligere Landevejstransport for en Tid over paa Banernes Hænder. At Landevejstransporten nu under de ændrede Forhold for Trafikken igen glider over paa Statens Hænder i det Omfang, det er nødvendigt under Hensyn til Statens Interesse i Banernes Økonomi, er kun saare naturligt. Heller ikke er dette kommet de interesserede, altsaa Rutebilejerne, overraskende, idet Ministeriet ved sit Cirkulære af 29. Juli 1930 har forberedt alle vedkommende paa, at der ved Koncessionstidens Udløb maatte blive Tale om at tilbyde Jernbanerne saadanne Ruter, som disse vilde finde det nødvendigt at overtage.

De for Anlæg af Statsbaner givne Love og Loven om Statsbanernes Styrelse indeholder intet til Hinder for denne Udvikling og giver ingen Definition af Statsbanernes Transportbeføjelse. Takstloven fastslår kun Statsbanernes Transportforpligtelser, og der ses overhovedet ikke at foreligge Lovregler,

der sætter bestemte Grænser for Statsbanernes Virksomhed; bortset fra Spørgsmaalet om Anlæg eller Nedlæggelse af Baner, hvortil der kræves Lovhjemmel, har Transportens Omfang udviklet sig gennem Praxis, og det kan i Almindelighed siges, at bortset fra Undervandsbaade og Flyvemaskiner er der intet Transportmiddel, som Statsbanerne ikke for længst har taget i Brug. Med Hensyn til Anvendelsen af rullende Materiel paa Landjorden udenfor Skinnevejen kan f. Eks. nævnes, at Statsbanerne i et Par Menneskealdrer har besørget Udkørsel af Gods i Byerne ved egne Vognmænd; i 1928 blev Udkørselen i stor Udstrækning under Anvendelse af Lastbiler udstrakt til Flertallet af Landstationerne. At denne Udkørsel i største Udstrækning er overdraget Kontrahenter paa nærmere af Banerne fastsatte Betingelser, er i denne Forbindelse uden Betydning, da der ikke har raadet Tvivl om, at Banerne kunde have overtaget Kørselen selv naar som helst, hvis det skønnedes fordelagtigt. Ligeledes blev Kørselen mellem Københavns Hovedbanegaard og Frihavnen samt mellem Banegaardene i Aarhus i en Aarrække længe før Rutebilernes Tid besørget med Statsbanerne tilhørende Omnibusser, først Hestekøretøjer, senere Automobile.

Saa vel Statsbanerne som Privatbanerne har altid været anset for beføjede til at yde supplerende Befordring udenfor Skinnevejen i den Udstrækning, det til enhver Tid har været anset for hensigtsmæssigt, og til Optagelse af Rutebildrift under moderne Form har Erhvervelse af Koncession under Iagttagelse af Rutebillovens Forskrifter været anset for tilstrækkelig Hjemmel. For at nævne Privatbanerne først blev der ikke søgt nogen særlig Lovhjemmel, da Amagerbanen i 1930 i Overensstemmelse med Rutebillovens Forskrifter overtog samtlige Bilruter paa Amager, og der er ej heller søgt særlig Hjemmel for andre Privatbaners Overtagelse og Drift af Rutebiler. Ved Loven om Modernisering af Privatbaner er man gaaet frem efter ganske den samme Linie. I Moderniseringsudvalget, hvori Rigsdagens 4 store Partier har indvalgt Repræsentanter, har man været enig om, at der intet var til Hinder for at yde Statsstøtte til Modernisering af en Privatbane gennem Støtte til Overtagelse af Automobilruter for at skaffe vedkommende Bane en bedre økonomisk Basis, og Udvalget har da ogsaa for Aarhus—Hammel—Thorsø-Banen og for Kallehave-Banen stillet Forslag om Støtte fra Staten til Overtagelse af forskellige nærmere angivne Bilruter, Forslag, som jeg