

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

for Statsbanerne kun et rent skønsmæssigt Beløb af 100 Mill. Kr., hvilket Beløb alt-saa maa være betragtet som den forrentningsmulige Kapitalværdi af de ældre Anlæg. Derimod forrenter Statsbanerne med ganske enkelte særlige Undtagelser alle de Beløb, som er anvendt til Udvidelse af bestaaende Anlæg, Nyanlæg og nyt Driftsmateriel efter 1. April 1925, fra hvilket Tidspunkt Forrentningskravet er stillet over for Statsbanernes Administration.

Det ærede Medlem gjorde nogle Bemærkninger vedrørende Statsbanernes Rutebilstpolitik. Jeg kan maaske tillade mig i min Besvarelse af det ærede Medlems Udtalelser tillige at besvare det af det ærede Medlem Hr. Hans Hansen (Rørby) fremsatte vedrørende Statsbanernes Rutebilstdrift. Jeg vil gerne gøre den Bemærkning, at jeg jo under Finanslovforslagets første Behandling paa Foranledning af det ærede Medlem Hr. Oluf Pedersen havde Lejlighed til at omtale Principperne for Statsbanernes Rutebilstpolitik, og i den Svarskrivelse, som er tilstillet det ærede Finansudvalg, og som begge de ærede Medlemmer har henvist til, og som findes i Betænkningen, er der gjort Rede for de økonomiske Resultater af denne Rutebilstdrift for det sidst forløbne Finansaar. Dog vil jeg fremsætte nogle supplerende Bemærkninger.

Naar det ærede Medlem Hr. Kyed f. Eks. vil hævde, at 15 pCt. var en for ringe Afskrivning paa Bilmateriellet, maa jeg henvise til, at de 15 pCt. er foreslaaet af det tidligere nævnte Udvalg, der udarbejdede de nye Regler for Afskrivning, og selvfølgelig har Ministeriet for offentlige Arbejder været henvist til at følge dette Udvalg og dets Forslag. Det er muligt, at man ved en meget uforvarselig Drift — eller maa jeg snarere sige en meget intensiv Drift — ikke vil kunne bevare en Fragtbil i $6\frac{2}{3}$ Aar, hvilket er det Aaremaal, i Løbet af hvilket Bilen skulde være fuldt afskrevet; men jeg er tilbøjelig til at tro, at man i Almindelighed vil kunne gøre det, og ved Forespørgsler hos Ejere af Lastbiler har jeg faaet bekræftet, at man i Almindelighed regner med at kunne bevare en Bil 6—7 Aar med en fornuftig Drift, og hvis man i det hele taget sørger for at holde den i Orden i Tide. For Omnibilernes Vedkommende gælder det samme som for Fragtbilernes, vi regner med, at man endda lettere vil kunne beholde dem i dette Tidsrum og maaske endda bevare dem noget længere.

Jeg vil gerne angaaende hele dette Spørgsmaal sige, at det er jo ikke rigtigt, naar man vil fremstille Statsbanerne som værende paa Jagt efter saa godt som samtlige Landets Rutebiler, og som om de med Bistand af Ministeren for offentlige Arbejder allerede har inddraget det meste af det, der er noget ved, naar Talen er om Rutebilstdrift. Jeg gentager, det er ikke rigtigt. Der findes her i Landet i Øjeblikket ca. 800 Bilruter. Disse Bilruter er selvfølgelig ikke alle lige værdifulde, det erkender enhver, og det er muligt, at der blandt dem, som Statsbanerne har faaet, er en Række, som er særdeles værdifulde, kører paa Egne, hvor der er meget at køre med, og derfor giver en betydelig Indtægt. Men naar man nu regner med, at Statsbanerne i Øjeblikket har 64 Ruter af samtlige Ruter fordelt over hele Landet og, som jeg tidligere har gjort opmærksom paa, højst ønsker at erhverve yderligere ca. 10 Ruter, er det klart, at det bliver ikke engang 10 pCt. af det samlede Antal Bilruter Landet over, som Statsbanerne i sin Overtagelsesplan har regnet med at skulle erhverve.

Af de Ruter, som Statsbanerne i Øjeblikket driver, har man maattet overtage 4 Ruter efter direkte Anmodning af Ruteindehaveren; det er de saakaldte sekundære Ruter, som Ruteindehaveren har forlangt skulde overtages af Statsbanerne, som har ønsket at overtage en anden Rute, som den paagældende Rutebilejer drev. 9 Ruter af de 64 er etableret dels ved Nedlæggelse af Baner og dels som Erstatning for Tog, som er nedlagt. Baade set fra Befolkningens Synspunkt og set fra Statsbanernes Synspunkt har det været en fornuftig Foranstaltning; og jeg tror ikke, at man fra nogen Side vil kunne bebrejde Statsbanerne, at man overalt, hvor det har været muligt, har indført de Ændringer i Driften, som er mulig-gjort ved tekniske Fremskridt, og som set fra ethvert Synspunkt vil være berettigede og formaalstjenlige og en Forbedring af Driften.

Endvidere er 8 af de øvrige 51 Ruter overtaget i Forbindelse med Privatbaner og er Ruter, som har haft Betydning for de paagældende Privatbaners Økonomi. Jeg maa i det hele taget hævde, at lige saa vel som det er naturligt og billigt, at Privatbanerne faar de Tilladelser til Rutebilkørsel, de ønsker, og at man søger at regulere Konkurrencen fra Bilernes Side, maa det være naturligt og rimeligt, at Statsbanerne faar Koncession paa konkurrerende Ruter, og at man søger ogsaa her at regulere den Kamp, der føres mellem de forskellige Indehavere