

[N. Chr. Christensen.]

derfor at spørge: med hvilken begrundelse tilsidesætter den højtærede trafikminister så ganske det hensyn, han skylder amtsrådet, de ni landkommuner og det store borgerlige mindretal i Kolding byråd, som tilsammen repræsenterer et meget stort flertal af den pågældende bys og egns interesser? Med hvilken begrundelse? Hvad end svaret måtte blive herpå, står det uomtvisteligt fast, at det eneste motiv er, at den højtærede trafikminister her har benyttet sin magtstilling til gennem en administrativ magtbeføjelse at nå endnu et skridt frem ad socialiseringsvejen, der naturligvis er en socialistisk ønskedrøm, men som ikke for tiden har et flertal på rigsdagen bag sig. Det skete kan derfor kun betegnes som et administrativt overgreb, der viser, hvor farligt det er at give en socialdemokratisk regering ledelsen. Selv om der ikke er et flertal for socialiseringspolitikken i rigsdagen, er der her et bevis på, at regeringen ikke viger tilbage for administrative overgreb.

Den koncessionsret, der i sin tid blev givet trafikministeriet, blev begrundet med, at den skulle bringe orden i trafikken, og statsbanerne skulle værnes imod alt for pågående konkurrence. Jeg siger ikke, at der ikke på visse områder kan være berettigelse for et sådant synspunkt, for statens interesse er jo naturligvis også borgernes. Men når denne indrømmelse er givet, må man også indrømme mig, at koncessionsretten kan være et farligt instrument i en socialiseringsglad ministers hånd, og at der kan gives flere eksempler på magtmisbrug; at rutebldriften under statsbanerne ikke i alle tilfælde har været en god økonomi for staten, derom kan der ikke være nogen tvivl. Derfor har man set mange eksempler på, at befolkningen og denne befolknings repræsentanter i amtsråd, sogneråd og byråd har reageret overfor statens rov fra det frie erhvervsliv. Denne modstand har da også tid efter anden vist gode resultater. Når statsbanerne nu ikke alene har fangarmene ude efter de parallelt løbende rutebilforbindelser, som altså kan påføre konkurrence, men også går ind for at drive rene oplandsruter, er der al anledning til at være på vagt overfor en sådan udvikling.

Kolding opland er jo ikke det eneste sted, statsbanerne søger at få eneret på omnibusdriften. Også andre steder i landet søger man at trænge de private rutebilejere ud. Herpå kan nævnes adskillige andre eksempler, og der kan også nævnes eksempler på, at det ikke er i statens interesse i økonomisk henseende at overtage ruter, som

hidtil med god fortjeneste er drevet af private rutebilejere. Forklaringen herpå er nærliggende: der skal en helt anden arbejdstid til, og der skal ansættes flere folk. Statsdrift er på dette som på mange andre områder dyrere end privatdrift. Jeg har hørt fortælle, at staten fornylig har ansat alle de ved statens omnibusruter beskæftigede chauffører som tjenestemænd under statsbanerne i 16. lønningsklasse. Jeg spørger, om det er med pensionsret, disse nye stillinger er oprettet, eller om det er meningen, at der senere skal gennemføres en pensionsordning også for chauffører, der er over 40 år. Når disse ruter ikke kan betale sig — og det kan de vist i adskillige tilfælde ikke, hvor private rutebilejere tidligere havde en god indtjening og var gode skatteydere —, så må det altså betyde en yderligere belastning for den i forvejen anstrengte statskasse at få oprettet en ny stab af statsansatte tjenestemænd og funktionærer. Det turde vist også være en tvivlsom forretning at ansætte chauffører ved virksomheder, der har tidsfristede koncessioner, som faste tjenestemænd.

Således som hele dette forhold har udviklet sig, må tiden vist være inde til at underkaste det en nærmere prøvelse. Det må billigtvis indrømmes, at der er højst uheldige forhold tilstede her. Medens rutebilejerne må købe og betale nyanskaffede vogne for egne penge og uden tilskud, tager statsbanerne simpelthen anskaffelsessummen til bilerne på anlægskontoen til jernbanedrift. Jeg spørger derfor den højtærede minister for offentlige arbejder, om han ikke kunne tænke sig at udskille statsbanernes rutebilregnskab fra statsbanernes regnskab fra og med 1. april 1949 og gøre det således, at der fremlægges detaljeret regnskab for hver enkelt af de af statsbanerne drevne omnibusruter med oplysninger bl. a. om statsbanernes udgifter til køb af nyt materiel, til ombygning af vogne, til vedligeholdelse af materiel dels på egne, dels på fremmede værksteder, samt til bygning af garager og værksteder — kort sagt, det hele skal med. Med den udvikling, der er sket på dette område, forekommer det mig, at skatteyderne har et rimeligt krav på at få klare oplysninger om, hvad dette sidste skud på socialiseringsstammen koster det danske samfund.

Trods mange smukke forsikringer om, at regeringen ikke ønsker at opretholde reguleringerne en dag længere end nødvendigt, er det ikke ubegrundet, at store dele af befolkningen stiller sig tvivlende overfor disse skønne talemåder. Kun nølende begynder