

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

deren“ derfra lørdag. Det vil kun være nødvendigt at køre dette tog til og med den 26. november, fra hvilken dato sejladsen med to skibe på Esbjerg-Harwichruten ophører. Iøvrigt benyttes materiellet fra lyntoget „Engländeren“ også til lyntoget „Sønderjyden“, der som bekendt løber fire gange egentlig i hver retning.

Det vil være meget ønskeligt at foretage en afspænding af den i øjeblikket meget intensive benyttelse af materiellet til disse tog, og det skal i denne forbindelse fremhæves, at Esbjerg i modsætning til Sønderjylland har daglig lyntogsforbindelse med lyntoget „Vesterhavet“.

Endelig har det ærede medlem hr. Harald Nielsen henstillet til mig at undersøge muligheden for at yde økonomisk hjælp til kommuner, der er vanskeligt stillet på grund af forøgede udgifter til veje, der er belastet med brunkulstransporter.

Som følge af ekstraordinære arbejdsledhedsperioder er der siden begyndelsen af 30'erne stillet specielle fonds til rådighed til vejarbejder, f. eks. de såkaldte 16-millionsfond i 1933, 12-millionsfond i 1934 og under krigsårene tre 50-millionsfonds. Ved fordelingen af 50-millionsfond I blev der stillet et mindre beløb til rådighed til udbedring af veje, som i særlig grad var udsat for slid som følge af ekstraordinære tørve- og brunkulstransporter. Men allerede ved fordelingen af 50-millionsfond II i 1942 havde arbejdsministeriet oprettet en fond til dette formål, således at ingen del af de sidste to 50-millionsfonds blev anvendt hertil. Når det ærede medlem oplyser, at arbejdsministeriets midler til de pågældende formål nu er opbrugt, vil jeg på den foranledning, der her er givet, tage spørgsmålet op til overvejelse og drøftelse med min kollega arbejdsministeren og undersøge, om der skulle være anledning til under en eller anden form at stille yderligere særlige midler til rådighed i dette øjemed.

Det ærede medlem hr. N. Chr. Christensen har stærkt kritiseret, at statsbanerne har fået koncession på omnibuskørslen i de nu nedlagte Kolding Sydbaners opland, og ville i den anledning tillægge mig motiver, jeg ikke har haft. Jeg fik det indtryk ved at høre det ærede medlem, at han i grunden kendte meget lidt til sagens realitet, men følte det som sin pligt som venstre-folketingsmand i Kolding-kredsen at angribe mig for den afgørelse, jeg har truffet; det ærede medlem brugte endda udtrykket overgreb. Jeg tror derfor, det ærede medlem vil have udbytte af at få at vide, hvorledes

sagens rette sammenhæng er, men jeg vil dog gerne i denne forbindelse, når det ærede medlem brugte udtrykket overgreb, understrege, at jeg har truffet afgørelsen med fuld hjemmel i rutebilloven.

Der var forskellige ansøgere til disse koncessioner. Der var statsbanerne, der var nogle private til enkelte af ruterne, og der var en ansøgning fra et selskab, der repræsenterede en del af de interesserede kommuner. Dette aktieselskab var efter min opfattelse så løst i sin opbygning, at jeg ikke var sikker på, at det kunne løse problemet med det korte varsel, der her var tale om. Det var mit indtryk, at selskabet end ikke var klar over, hvor stor aktiekapital det rådede over. Det disponerede ikke over vogne, men mente, at det til at begynde med kunne chartre private selskabers vogne. Jeg havde kun eet for øje, da afgørelsen skulle træffes, og det var at overdrage koncessionen til den ansøger, jeg måtte skønne var bedst egnet til at løse den opgave, som det var at fortsætte den trafik, der var opført ved sydbanernes standsnings, og resultatet måtte efter alt foreliggende blive, at jeg foretrak statsbanerne.

Jeg synes, det er meget anstrengt, når det ærede medlem på den måde, han gjorde det, påstår, at min afgørelse mere er dikteret af trang til at socialisere end af ønsket om at træffe en afgørelse udfra rent saglige hensyn. Og det er så meget mere urimeligt at påstå noget sådant, når spørgsmålet var, om statsbanerne eller en sammenslutning af kommuner skulle have koncessionen, og det var jo det sidste, det ærede medlems parti ønskede. Der måtte efter det ærede medlems opfattelse være lige megen socialisme deri, hvilken afgørelse jeg end traf blandt disse to ansøgere.

Det afgørende i denne sag er, om statsbanerne har løst den opgave, til hvilken de har fået koncession, på en sådan måde, at befolkningen er tilfreds, og herover foreligger ingen klager for mig. Det ærede medlem er vel enig med mig i, at netop dette er det afgørende. Men jeg er efter det ærede medlems tale blevet klar over, at det ærede medlem mener, at staten ikke bør overtage flere trafiklinier, som nu er på private eller kommunale hænder. Må jeg derfor bede det ærede medlem om at henstille til sine partifæller ikke at udsætte mig for noget pres i så henseende. Jeg må opfatte det ærede medlems tale som en advarsel til mig mod i fremtiden at indlade mig i forhandlinger om forhold, der kan medføre, at staten overtager trafiklinier, der nu drives af andre. Jeg er meget interesseret i, at