

[Wittrup.]

sit tilskud. Statstilskuddet kan iøvrigt betinges af — hvilket også nævnes i § 2 — „at der gennemføres ønskelige driftsmæssige eller økonomiske ændringer i banens forhold“, hvis dette er påkrævet.

Hvad kan det nu være for driftsmæssige ændringer? Ja, der kan være tale om mange, f. eks. den, at en bane overtager visse bilruter, som er særlige konkurrenter til banen, og på en eller anden måde fører dem ind under sit driftsområde, enten ved fuldstændig overtagelse af eller ved at entre med en eller flere af de pågældende ruter på en sådan måde, at ruten kommer til at samarbejde med banen og ikke arbejder i konkurrence med den, altså i modsætning til banen. Det er formentlig dette, der er tænkt på med udtrykket „driftsmæssige eller økonomiske ændringer“.

§ 3 omhandler det udvalg på 10 medlemmer, som ifølge lovforslaget skal ned sættes til behandling af de spørgsmål, der måtte opstå. Det hænder således undertiden, at en eller flere kommuner mener, at deres anpart i dækningen af underskuddet ved en privatbane er for stor, eller at deres interesse i banen af en eller anden grund ikke er så stor, som den har været. Det kan måske alene bero på, at der er skiftet sogneråd, og at det nye sogneråd har et andet syn på sagen end det tidligere, som er gået ind for den fordeling, der er sket. Hvis et sådant spørgsmål opstår, kan det indankes for udvalget, dersom privatbanens bestyrelse finder anledning dertil, fordi den også synes, at forholdet er skævt, og for så vidt ministeren for offentlige arbejder finder anledning til at indanke spørgsmålet for udvalget og lade det træde i funktion. I så fald tages hele sagen op til behandling af udvalget, som indkalder alle de oplysninger, det har brug for, og afgiver indstilling til ministeren, hvorefter ministeren træffer sin afgørelse.

Hvis nu denne indstilling, tiltrådt af ministeren, ikke passer nogle af de pågældende kommuner, får disse lejlighed til at udtale sig derom, idet ministeren tilstiller kommunerne den indstilling, han har tiltrådt. Det er ikke nødvendigt, at indstillingen tiltrædes enstemmigt af alle kommunerne, men den skal tiltrædes af et flertal af dem, der tillige skal repræsentere over halvdelen af de kommunale bidrag til banens drift. Dersom disse går ind for indstillingen, skal det mindretal, som eventuelt ikke vil støtte den, ikke kunne hindre, at banen kan fortsætte sin drift, og det tilpligtes dem da at

betale deres andel. Der har været vanskelige tider, da vi ikke havde nogen bestemmelse om disse forhold. Da kunne en enkelt kommune faktisk standse en banes drift; det kan den ikke nu.

Dette er det væsentlige i lovforslaget. Der er ikke foretaget mange ændringer, udover at loven nu søges gjort permanent.

Godsbefordringen er gået meget stærkt ned på privatbanerne; den er i høj grad gået fra privatbanerne over til lastbilerne. I øjeblikket står vi i den situation, at der er for mange lastbiler i drift, som konkurrerer for at få fat på alt det gods, der er at transportere, og de transporterer det til priser, som fremkommer ved, at lastbilerne underbyder hinanden, fordi så mange af dem er blevet ledige; den stærke transport af indenlandsk brændsel er jo ved at ebbe ud, og derved bliver der mange transportmidler ledige. Vi har tidligere haft den situation, at det at være lastbilvognmand var den rene elendighed, og vi nærmer os den situation igen. Enkelte vil naturligvis være i stand til at slå igennem og bevare en nogenlunde forretning, men det store flertal vil komme ud for de samme vanskeligheder som før krigen. Mange bilruter konkurrerer med banerne, og disse ruter bør formentlig overtages af banerne, ialtfald tvinges til samarbejde med banerne om besørgelse af trafikken. Hvis en bane danner et naturligt led i oplandet mellem to byer og en bilrute løber side om side med banen, er det klart, at bilruten søger at tilegne sig den bedste del af trafikken, nemlig personbefordringen og det lette gods, de pakker, som giver penge, og bilrutens køreplan lægges ofte således, at der er den stærkest mulige konkurrence med banen.

Her er et af de driftsmæssige forhold, hvor der bør foretages en ændring. Jeg har indtryk af, at amternes automobiludvalg ikke altid er tilstrækkelig vågne overfor den slags ting, køreplaner og andre forhold, idet de ofte siger — og det kan lyde meget naturligt —, at chaufførerne bedst ved, når der skal køres: når der kommer folk, så kører chaufføren, og han kører 10 minutter efter at toget er gået, for ofte er folk ikke færdige, til toget går, og så er det rart at have de 10 minutter at løbe på, når de er i byen. Således ligger køreplanerne som regel, og det er ikke altid heldigt.

Der er en ting til, jeg gerne vil påpege. Disse ruters køreplaner bør lægges således, at der skabes den fornødne tilslutning til andre ruter og baneforbindelser. I den henseende svigter køreplanerne ofte i højeste grad, således at en rutebil kommer ind 5