

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forslagsstilleres motivering derimod den — og det vil jeg helst tro —, at man har ladet sig overbevise af de kredse indenfor partierne, som repræsenterer de kommunale interesser i privatbanernes fællesrepræsentation, som nu i to år i træk enstemmigt har vedtaget en resolution, hvori man henstiller til mig at søge gennemført en samlet trafiklov, der bedre end den nugældende løser alle de opgaver, som er opstået i forbindelse med den tekniske udvikling, som den har formet sig for vort land på det trafikale område — altså hvis lovforslaget er en erkendelse af nødvendigheden af, at dette meget vigtige problem tages op til en saglig behandling i et folketingsudvalg, da har jeg kun grund til at være taknemlig for det initiativ, forslagsstillerne har vist på dette område, og jeg tilsiger da min villighed til at forhandle alle de problemer, der kan opstå i forbindelse hermed.

Jeg finder ingen anledning til at optage nogen drøftelse om lovforslagets enkeltheder, da dette bedre med et godt resultat for øje kan gøres i det udvalg, der formentlig bliver nedsat. Men det vil dog være nødvendigt for mig at gøre et par bemærkninger om et af de spørgsmål, der er rejst i forelæggelsen.

Man henstiller deri til mig ikke at administrere den nugældende lov efter bedste overbevisning. Der siges ordret:

„at henstille til den højtærede minister, at der ikke, indtil nærværende lovforslags skæbne er afgjort, udstedes koncessioner til stats- eller privatbaner på fragt- eller omnibuskørsel“.

En sådan henstilling kan jeg ikke love, at jeg vil efterleve. Jeg tror forøvrigt, det er en meget usædvanlig fremgangsmåde, man her bringer i anvendelse, ved et privatlovsforslags fremsættelse at ville forhindre en minister i at administrere gældende lov efter dens bestemmelse. Jeg kender intet tilfælde, som tåler sammenligning med dette udover det løfte, jeg er vidende om, at min forgænger, det ærede medlem hr. Elgaard, gav det dengang eksisterende trafikudvalg om ikke at give nye koncessioner til stats- og privatbanerne, før skæbnen havde afgjort, om det udkast til trafiklov, som den daværende minister forhandlede i udvalget, var afgjort. Men i det tilfælde var det dog ikke i tinget, at denne henstilling blev givet. Jeg synes, at en sådan henstilling burde have været undladt, da den for meget minder om troen på det gamle råd, at der kan fanges gamle rotter på limpinde — disse forsøg skal efter sigende

i praksis ikke have stor mulighed for at lykkes. Derimod tror jeg, det kan være nyttigt, at jeg ved denne lejlighed siger nogle ord om trafikproblemet i almindelighed, som det for tiden er.

Der er i den borgerlige presse, hver gang jeg har truffet en beslutning, hvorved koncession er givet enten til statsbanerne eller en privatbane, givet udtryk for stor forargelse over en sådan handling, og jeg er i den anledning blevet betegnet som hensynsløs, magtsyg, og hvad man ellers har kunnet finde på at sige, og man har fortalt offentligheden, at mine beslutninger sikkert var i strid med den lovs forudsætninger, som jeg administrerede, idet man gjorde gældende, at loven ikke var tænkt som en beskyttelse af de offentlige trafikmidlers interesser, hvorfor man har ment, at jeg som minister for banerne ikke er den uheldede opmand — som man ynder at kalde det — til at træffe afgørelsen, hvor der var uenighed mellem de kommunale myndigheder. Jeg vil gerne have lov til disse påstande at sige: der står ikke i lovens § 2, stk. c — den paragraf, det drejer sig om — noget om, at jeg skal mægle eller udføre en opmands funktion. Der står klart og tydeligt:

„Hvis enighed ikke kan opnås under forhandling mellem de under a og b nævnte kommunale myndigheder, træffes afgørelsen af ministeren for offentlige arbejder.“

— De under a og b nævnte myndigheder er kommunalbestyrelserne og amtsrådene.

At det er den nugældende lovs mening, at den også skal tjene det formål at beskytte de eksisterende offentlige trafikmidler, synes jeg klart fremgår af § 3, der bestemmer, at spørgsmålet om tilladelse til omnibus- eller fragtmandskørsel forelægges ministeren for offentlige arbejder,

„ved hvis foranstaltning det bliver at undersøge, om den pågældende kørsel kan få betydning for bestående jernbaner, postruter eller koncessionerede sporveje.“

Skønnes dette ikke at være tilfældet, har sagen sit forblivende ved det kommunale råds beslutning; i andet fald bliver sagen med de indhentede oplysninger påny at behandle af rådet, og såfremt dette med mindst tre fjerdedele af rådets stemmer fastholder sin beslutning, er denne endelig. I modsat fald afgør ministeren sagen.

Jeg synes, det klart og tydeligt fremgår heraf, hvad der har været lovens mening og forudsætning.

Jeg synes også, der er grund til særlig overfor partiet venstre at gøre opmærksom