

[Sønderup.]

Det er imidlertid min opfattelse, når talen er om vognmandskørsel i al almindelighed og om biltrafik, at der slet ikke foreligger de samme forhold set ud fra et alment, samfundsmæssigt synspunkt. Det er en virksomhed, som er meget vel egnet til at drives ud fra privatøkonomiske synspunkter. Den højtærede minister nævnte noget om, at han ønskede en koordination af vore trafikmidler, og han lod i den sammenhæng skinne igennem, at man havde store og vidtgående planer, men ministeren skal nu ikke trække altfor store vekslers på vor medvirken i den henseende. Jeg har stor respekt for den indsats, der er gjort fra bilfolkenes side. Det er i virkeligheden sådan, at de pågældende mennesker mange gange på bar bund og på tidspunkter, da det var forbundet med økonomisk risiko, med stor flid har arbejdet bilruter op til fordel både for sig selv og den egn, hvis trafikbehov de på en så udmærket måde har tilfredsstillet, og derfor er det os så inderligt imod at være vidne til den tendens, der fra det offentliges side har været til i stedse stigende grad at kaste sig over disse ruteautomobilejere i den hensigt — vi kan ligeså godt sige det rent ud, det er det, der er tilfældet — at fratage dem deres udkomme. Vi finder, at det grundlag er altfor spinkelt, hvorpå ministeren, når situationen ved en koncessions givelse tilspidser sig, skal træffe sin afgørelse.

Det forekommer mig at være lidet rimeligt, at når blot en enkelt kommune blandt flere modsætter sig, at koncessionen gives, går afgørelsen fuldstændigt over til ministeren, den samme minister, der som oftest er den, der har ønsket at erhverve den pågældende koncession, og som således bliver opmand i sine egne sager. Det er urimeligt og i det lange løb uheldigt. Jeg skal slet ikke bebrejde den højtærede minister, at han i spørgsmålet statsdrift kontra privat drift har en anden opfattelse end jeg, men ministeren vil uvilkårligt få skindet imod sig og kan komme ud for ret store fristelser. Det kan han egentlig ikke være tjent med, og derfor vil vi gerne yde vor medvirken til, at han kan komme til at stå på et mere stabilt og sagligt grundlag.

Det er noget af det, vi tilsigter med vort lovforslag. I paragrafform har vi stillet op,

hvordan vi har tænkt os nyordningen. Det er ikke nødvendigt at gennemgå lovforslaget i enkeltheder her, men det er vor bestemte opfattelse, at det organ, vi har stillet forslag om, skulle være i stand til at træffe mere uvildige afgørelser end ministeren, der selv er part i sagen. Endvidere har vi fundet det rimeligt i lovforslaget at indsætte en bestemmelse om, at der, når en koncessionshaver, alt taget i betragtning, ikke kan få tilladelse til at fortsætte, da gives ham en rimelig frist til at få det materiel, han har brugt i sin virksomhed, afviklet.

Vi tror afgjort ikke, at det er nogen heldig udvikling, ministeren for et øjeblik siden antydede for os, og som gik ud på, at statsmagten skulle koordinere trafikproblemet i dets helhed. Jeg sagde før noget om, at statsdrift som oftest var både dyr og dårlig, og det skal også nok i det lange løb komme til at holde stik, når talen er om statsbanernes rutebiltrafik. Ministeren hævdede, at når statsbanerne fik disse automobilruter, kunne de give en økonomisk fordel. Jeg er i så henseende fuldstændig uenig med den højtærede minister. Jeg er vel vidende om, at han rent talmæssigt kan møde med et bevismateriale, der viser, at ruterne også under statens forsyng har kunnet give overskud. Men jeg tror heller ikke, jeg røber nogen hemmelighed, når jeg siger, at overskuddet er aftagende og i stedse stigende grad vil være det. Når ruterne hidtil har kunnet møde med overskud, tror jeg, det skyldes de gode virkninger fra den tid, ruterne var under privat forsyng. Jo længere man fjerner sig derfra, desto mere vil overskuddet sikkert efterhånden forvandle sig til underskud.

Ministeren anførte som begrundelse for, at man skulle have disse ruter ind under det offentlige, at det var urimeligt, hvis det ikke skete, for så ville konsekvensen heraf blive, at der tilbage til staten kun blev det, som der var underskud ved at beskæftige sig med. Jeg tror ikke helt på, at det vil gå sådan. I hvert fald har rutebilejerne i et bestemt amt erklæret sig villige til at bestride rutebiltrafikken i dens helhed, forstået således, at man var villig til at drive alle ruterne, også dem, der eventuelt gav underskud. Jeg har hørt noget om, at den såkaldte København-Køge rute for ikke så