

**Karl Olsen:** Ordføreren for forslagsstillerne, det ærede medlem hr. Sønderup, har på forslagsstillernes vegne udførligt gjort rede for lovforslaget og motiveret det nærmere overfor det høje ting; jeg kan derfor fatte mig i forholdsvist korthed.

Hvis dette forslag ophøjes til lov, vil vi efter vor opfattelse være nået et godt stykke frem i den retning, som mit parti anser for at være den rette. Lovforslaget er nemlig i sit princip udtryk for en decentralisering. Medens det efter den gældende lov er ministeren, der i sidste instans har afgørelsen af, hvem der i givet fald skal have koncession på at drive en bilrute, henlægges den sidste afgørelse efter lovforslaget til et landsnævn — et landsnævn, der vel er udnævnt af ministeren, men hvis medlemmer bortset fra formanden, af hvem der jo kræves særlige juridiske kvalifikationer, alle er indstillet af organisationer, der repræsenterer det lokale selvstyre.

I et lille land bliver der let en tilbøjelighed til at lade de flest mulige afgørelser finde sted i centralstyrelsen. Det er så nemt. Det har måske den fordel, at der skabes størst mulig ensartethed, men mit parti anser en fortsat udvikling i denne retning for at være uheldig. Vi har i de sidste 10 år herhjemme gennemløbet en udvikling, der er ved at gøre det lokale selvstyre til en illusion. Demokrati, det vil sige folkets direkte medleven i det politiske liv, har aldrig haft bedre grobund end i det kommunale selvstyre, hvor man har mere direkte kontakt med de politiske problemer. Man vil skade den landspolitiske udvikling herhjemme ved fortsat at underbinde en fri og levende udvikling af det lokale selvstyre, og det er derfor, vi fra konservativ side vil hilse med tilfredshed, om dette lovforslag — og dermed en decentralisation — bliver gennemført.

Når til denne principielle betragtning kommer den praktiske erfaring, at en socialistisk indstillet minister over den gældende lov har mulighed for efterhånden at socialisere store dele af den trafik, der hidindtil har ligget på private hænder — og har ligget godt i den forstand, at den er blevet afviklet til kundernes tilfredshed —, så er det indlysende, at vi konservative med en konservativ indstilling har fundet det nødvendigt at aktionere i denne sag og medvirke til fremsættelsen af det foreliggende lovforslag.

Idet jeg, som jeg indledningsvis nævnte, iøvrigt henholder mig til og kan tiltræde de bemærkninger, som ordføreren for forslagsstillerne gjorde, vil jeg give udtryk

for håbet om, at lovforslaget får en hurtig og saglig behandling i et udvalg og derefter samler et flertal i det høje ting.

**Tholstrup:** Da banen Sønderborg-Nordborg i sin tid skulle nedlægges, bestemte trafikministeren, det var dengang Friis-Skotte, at DSB skulle have koncession på at drive rutebil på denne strækning; idet man ville skaffe arbejde til det personale, der havde været på banen. I den anledning protesterede vort partimedlem, det ærede medlem hr. Hans Hansen (Rørby) kraftigt, idet han drog lovligheden af, at DSB overtog denne rute, i tvivl, og navnlig protesterede han imod det princip, at DSB skulle drive det, som det ærede medlem hr. Hans Hansen (Rørby) dengang kaldte smudskonkurrence mod private rutebiler. Man mente, at det var smudskonkurrence, at statsbanerne drev en rutebil uden at gøre det efter almindelige økonomiske principper, hvorefter en sådan drift skal kunne lønne sig, medens man ved statsdrift blot tager pengene fra en eller anden kasse og dækker det eventuelle underskud dermed. Senere blev dette skridt legaliseret ved rutebilloven, som gav trafikministeren bemyndigelse til at træffe afgørelse i koncessionsspørgsmål, når de implicerede kommuner ikke kunne blive enige. Denne bemyndigelse er i den senere tid i stærk grad blevet benyttet til socialisering af transportvæsenet. Der købes lastbiler og rutebiler i massevis, og statsbanerne nyder privilegium fremfor private, når der skal gives bevillinger til køb af nye vogne, ligesom man overtager ruter, hvor der kun er enkelte modstandere mod, at private fortsætter. I Djursland f. eks., hvor en rutebilejer bestred trafikken gennem mange, mange år, blev koncessionen efter hans død taget fra enken og de to sønner, som hver havde kørt på en del af ruterne — det drejede sig om otte bilruter. Blot fordi en enkelt kommune, Aarhus kommune, strittede imod, medens de øvrige kommuner og begge amter gik ind for en fortsættelse af koncessionen, fik den socialdemokratiske kommune Aarhus tilstrækkelig indflydelse på sagens afgørelse, så at ruten gik over til statsbanerne. Det er det, jeg kalder misbrug, og derfor står vi som medforslagsstiller til dette lovforslag.

Efter hvad den højtærede minister sagde, skal de offentlige trafikmidler kunne påføres en ganske uhemmet konkurrence, ligesom han udtalte, at den tekniske udvikling skulle komme hele befolkningen tilgode. Vi giver selvfølgelig ministeren