

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ordfører sagde, at jeg skulle ikke trække for store vekslers. Nej, jeg er nøjsom i så henseende, det har jeg lært. Jeg tror dog alligevel, og det har jeg grund til at tro efter den tale, den ærede ordfører holdt, at det godt kan være, at vi, når vi kommer til sagligt at behandle spørgsmålene, kan nå frem til et resultat.

Den ærede ordfører fremkom imidlertid med en bemærkning, jeg var ked af, idet han sagde, at det nok var muligt, at jeg kunne komme med noget materiale, der beviste, at de rutebiler, som statsbanerne driver, giver overskud; men, mente den ærede ordfører, det var kun et tidsspørgsmål, så ville de også give underskud. Hvorfor vil de det? Det synes jeg ikke, der er nogen grund til at tro, for det er et postulat, når det siges, at statsbanerne ikke på alle områder med hensyn til service står på højde med de private rutebilejere. Det er kun noget, man siger. Hvis man har lejlighed til at køre både med private og med statsbanernes rutebiler, må man i sandhedens interesse indrømme, at den service, der ydes af statsbanerne, er lige så god som de private.

Det ærede medlem hr. Tholstrup var også inde på rentabilitetsspørgsmålet på den ham egne måde og sagde, at rutebiler, der drives af staten, giver underskud. Det ærede medlem har selvfølgelig ikke gjort sig den ulejlighed at undersøge, om det er rigtigt eller ej, men også en sådan optræden er man vant til. Forholdet er det, at disse rutebiler ikke har givet underskud, de har i det sidst forløbne år givet overskud, og det er forsåvidt ikke nogen lille forretning, for der er kørt 14 mill. km, og de har givet et nettooverskud, efter at der er foretaget afskrivninger, og efter at der er blevet betalt til centraladministrationen for administrationen o. s. v., på 2 474 000 kr. Det svarer så nogenlunde til et nettooverskud af 16 øre pr. km.

Disse tal er forsåvidt lærerige, de er lærerige, når man tænker på det tilfælde, som det ærede medlem hr. Tholstrup nævnte, da han omtalte, på hvilken forfærdelig måde jeg havde taget en rute ovre på Djursland. Sønnerne, der er tale om, havde otte ruter, nu har de kun syv tilbage. Når man nu ved, at de driver ruterne meget billigere, og ved, at staten som nævnt har tjent 16 øre netto pr. km på sine ruter, så kunne man gøre sig visse beregninger over, hvad et sådant monopol, erhvervet af staten, betyder for en enkelt mand. Jeg har en rute, der meget ligner de pågældende ruter derovre. Den

har givet 20 000 kr. i overskud. Hvis de syv ruter derovre er lige så gode, kan man hurtigt regne ud, hvad et sådant monopol betyder. Det er helt forkert at begynde at tale om fri næring. Her er ikke tale om fri næring. Her er tale om en koncessioneret virksomhed, hvorigennem staten giver den enkelte et monopol. Og når monopolet er givet tidsbegrænset, ligger deri ganske naturligt, at det offentlige med mellemrum må have lejlighed til at se på hele spørgsmålet og se, hvordan interesserne ligger. Hvis det ikke var meningen, kunne man lige så godt give en koncession på livstid — i tilfældet ovre fra Rønde skulle det jo endda have været arvegods; her var tale om, at koncessionen skulle gå i arv. Enhver vil kunne se, hvor meningsløst det er at tale om fri næring i denne forbindelse.

Det ærede medlem hr. Rasmussen (Gylling) sagde, at han mente at have set i et referat, at jeg gerne ville være fritaget for at være den, der skulle træffe afgørelserne. Det er rigtigt, jeg har sagt på et møde ude i landet, at hvis man kunne finde et organ, der tog tilbørligt hensyn til samfundsinteresser, så skulle jeg ikke have noget imod, at afgørelsen blev henlagt til et sådant nævn, men jeg tilføjede også — jeg tror, det var dagen efter at dette lovforslag var forelagt på rigsdagen —, at den sammensætning, der foresloges her, i hvert tilfælde ikke kunne tilfredsstille de krav, jeg måtte stille til et organ, der tilbørligt skulle varetage samfundets interesser.

Det ærede medlem hr. Karl Olsen mente, at det, det nu drejede sig om, var at komme tilbage til den linie, vi kendte fra fortiden, ikke at angribe det kommunale selvstyre. Ja, denne lovgivning har nu ikke ret meget med kommunalt selvstyre at gøre. Der står i loven — og det er, såvidt jeg husker, ikke ændret —, at hvor ruterne kun befærdes vejene indenfor en enkelt kommune eller et enkelt amt, træffer amterne selv afgørelsen, og det bliver også ved at være sådan. Men det, der er uenighed om, og det, forslagsstillerne vil ændre, er bestemmelsen om, hvem der skal træffe afgørelsen, når der er kommunal uenighed, når to kommuner ikke kan enes om en afgørelse, og derom sagde jeg i mit første indlæg, at ud fra det kendskab, jeg havde til amtsrådene, tror jeg, at deres afgørelse — og de får en meget stor indflydelse i nævnet — vil blive meget lokalt præget, det vil den blive ifølge sagens natur. Derfor tror jeg, at skal det være et nævn, der skal have denne afgørelse, må sammensætningen i hvert fald være efter andre retningslinier end dem, der er angivet