

[Tholstrup.]

mandens tidligere tre gange, hvilket dengang ansås for at være tilstrækkeligt, hvilket igen tvinger vognmanden til også at køre fem gange, således at de pågældende beboere har rutebilforbindelse med nabobyerne ti gange daglig i hver retning. Dertil kommer, at statsbanerne sætter det bedste materiel ind her, hvor der er konkurrence, og de har samtidig fået det ordnet således på rutebilstationen i Odense, at statsbanernes rutebiler har overtaget hr. Kidholms gode holdeplads, som han har haft i mange år, medens hr. Kidholm nu er henvist til at holde i en afsides og utilgængelig krog af pladsen.

Da statsbanerne i sin tid fik adgang til at gå ind i rutebilerhvervet, var det for at betjene det publikum, som man påstod ellers ikke ville blive betjent, og for at undgå generende konkurrence for banerne. Men her er de gået langt videre; her var intet behov, publikum blev betjent tilfredsstillende, konkurrencen med banerne var i stærk grad hindret ved, at der blev nægtet vognmanden tilladelse til at køre de sidste 4 km til Assens. At statsbanernes initiativ her må anses for unødvendigt, fremgår af den omstændighed, at amtsrådet ikke har villet anbefale statsbanernes rute, og at nogle af kommunerne endda har nægtet statsbanernes rutebil tilladelse til at køre på deres biveje, hvilket forbud statsbanerne dog stadig lader hånt om. Hvad ville der være sket, hvis en privat vognmand hånligt tilsidesatte et forbud fra en kommune mod at køre derigennem?

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg skal prøve at give en forklaring på det, som det ærede medlem her har spurgt om. Det ærede medlem spørger mig, hvorfor statsbanerne på ulige vilkår påfører private rutebiler konkurrence. Jeg ved ikke, hvad det ærede medlem mener med ulige vilkår. Jeg ved heller ikke, hvad det ærede medlem i sin motivering mener, at rutebilejerne på kommunekontoret kunne få udleveret hammer og segl, for det må da henhøre under socialministeren og ikke under mig.

Jeg forstår heller ikke, at det ærede medlem med den indstilling, han har overfor konkurrenceproblemet, bebrejder statsbanerne, at de går ind i en øget konkurrence, da det ærede medlem så sent som i går ved et møde gjorde mig opmærksom på, at statsbanernes rutebiler aldrig var i stand til at yde samme service som de private rutebilejere. Der kan derfor ikke blive tale om

nogen konkurrence i den forstand, da de rejsende selv har lov til at bestemme, hvilken af bilerne de vil køre med. Begge dele kan imidlertid ikke være rigtige; enten må publikum foretrække statsbanernes rutebiler, fordi deres service er bedre — og hvis det kan tjene til det ærede medlems beroligelse, kan jeg gøre opmærksom på, at denne rute sidste år har givet 20 000 kr. netto til statsbanerne, hvilket svarer til 18 øre netto pr. km —, eller også må der være en anden forklaring.

Den virkelige forklaring er følgende. Statsbanernes gamle rute mellem Odense og Assens betjente også en by, der hedder Haarby, og som ligger en del østligere. Til tider, hvor der er rejsende nok til to vogne, kan der køres med direkte vogn, såvel Haarby-Odense som Assens-Odense, men når der ikke er flere rejsende, end de kan rummes i een vogn, vil det være irrationelt at køre igennem både fra Haarby og fra Assens, og de rejsende fra et af stederne må derfor skifte undervejs. Dette var befolkningen ikke tilfreds med, og det er ganske naturligt. Statsbanerne fik flere og flere klager derover, og ud fra den indstilling, vi har overfor disse problemer, at der skal gives de rejsende den størst mulige service, overvejede man, hvad der kunne gøres for at imødekomme de rejsendes rimelige krav, uden at der blev påført statsbanerne urimelige udgifter ved en ny ordning. Man blev ret hurtig klar over, at det bedste ville være, om man kunne videreføre til og fra Assens en del af de ekstravogne, som blev brugt på en rute mellem Odense og Vissenbjerg — det er en del af ruten Odense-Middelfart-Kolding, ad hvilken der er en meget stærk trafik, og som har et overskud af vogne for at kunne tage en spidsbelastning. Hertil kom et ønske fra Assens by om at få befordret skolebørn på en bestemt tur. Derfor søgte statsbanerne i 1947 koncession på kørsel ad ruten Sandager-Vissenbjerg-Odense og fik denne, efter at ansøgningen var tiltrådt af Odense og Assens byråd.

Ved at etablere rutebilkørsel Assens-Vissenbjerg-Odense har statsbanerne opnået at give Assens og Haarby en bedre betjening og samtidig udnytte dubleringsvognene mellem Odense og Vissenbjerg på ruten Odense-Middelfart-Kolding mere effektivt end tidligere, således at der bliver en bedre samlet økonomi.

Det er forklaringen på det, der er sket. Vi har været godt tilfredse, de rejsende har været godt tilfredse, og derfor synes jeg, at alle andre også bør være godt tilfredse.