

højere Beløb. Udvalget forudsætter, at Bevillingerne ikke indskrænkes til 1 Mill. Kr. aarlig. Men da man erkender, at en rationel Løsning af denne Side af Sagen vanskelig lader sig gennemføre i Øjeblikket, stiller man intet Forslag om Anvendelsen af et nærmere fastsat Maksimumsbeløb, men indskrænker sig til at opfordre Regeringen til, saa snart Forholdene muliggør det, at tilvejebringe det fornødne finansielle Grundlag for Udførelsen af de Baneanlæg, Lovforslaget omhandler.

Et *Mindretal* (Foss) bemærker:

Det foreliggende Forslag til Lov om Anlæg af nye Privatbaner har til Formaal at fastlægge en Plan for Udviklingen af Danmarks Privatbanenet. Under Behandlingen i Udvalget er denne Plan, som den af Flertallet udarbejdede Betænkning udviser, undergaaet en fuldstændig Omarbejdning og en stærk Udvidelse, væsentlig bygget paa en Række nye Andragender, som er tilstillet Regering og Rigsdag, saaledes at en Vedtagelse af Flertallets Forslag vil betyde, at en ny og fra Regeringens Forslag stærkt afvigende Plan fastlægges for Privatbanenettets Udvikling.

Det forekommer imidlertid Mindretallet, at der her kun rent formelt er Tale om en *Plan*, idet det eneste Princip, som kan siges at ligge til Grund for Optagelsen af Jernbaneforslagene paa Listen over Anlæg, der skal nyde Statstilskud, er Ønsket om i videst muligt Omfang at imødekomme de af Lokalkomiteerne og Vælgerne fremsatte Ønsker, saaledes at kun aabenbart umulige eller ganske overflødige Baner udelukkes. De egentlig bestemmende Faktorer for de paatænkte Anlægs Tilblivelse, Retningslinier etc. er i Virkeligheden de lokale Interesser og deres Repræsentationer. For saa vidt Anlægene ses som rene Lokalforanstaltninger, er der intet at sige hertil, og hvis de paa-gældende Egne selv overtog hele Udgiften, vilde denne Fremgangsmaade, der er fulgt allerede tidligere og nu tænkes fortsat, være ganske naturlig.

Men da dette ikke er Tilfældet, da

Statens Støtte kræves til Tilvejebringelsen af en væsentlig Del af Kapitalen, mindst Halvdelen og lige indtil  $\frac{2}{3}$  af Anlægs-summen, stiller Sagen sig væsentlig anderledes. Klarest fremgaar Forholdet af det samlede Krav, som Flertallets Forslag stiller til Statskassen, hvilket ifølge foranstaaende andrager i alt ca. 30 Mill. Kr. Denne Sum maa dog forhøjes meget betydeligt, da den er udregnet efter Førkrigspriser. Man kommer formentlig Sandheden nærmere ved at regne med ca. 50 Mill. Kr. Men naar Staten skal deltage med en saa betydelig Sum i Udviklingen af Privatbanenettet, saa maa det ogsaa kræves, at den Plan, der søges gennemført, baade er teknisk og økonomisk gennemtænkt og begrundet.

I begge Henseender maa Opgaven da ses i Forhold til de øvrige Samfærdselsproblemer, hvis Løsning beror paa Statens Initiativ, og hvortil Udgifterne skal bæres af Statskassen. Det kan saaledes i finansiell Henseende ikke være ligegyldigt for Vedtagelsen af den foreliggende Plan, at Staten ved en nys vedtagen Lov om Havne paa Vestkysten har paataget sig Udgiften hertil, der med de efter Krigen gældende Priser neppe tør regnes under ca. 20 Mill. Kr. og maaske vil andrage adskilligt mere. Men endnu mere kommer det i Betragtning, at der samtidig med nærværende Forslag i Rigsdagen behandles et Lovforslag om Forbedring og Udvidelse af Statsbaneanlægene, et Forslag, der tilsammen kan løbe op til en Sum af maaske 100 Mill. Kr.

En Plan for Udvidelse af Privatbanenettet maa, for saa vidt den for en væsentlig Del skal bæres af Statskassen, nødvendigvis bedømmes i Forbindelse med Udvikelsen eller Forstærkningen af Statsbanenettet. Hvis Forholdene var saaledes, at Statskassen uden Vanskelighed kunde bære Udgiften til Fremme af alle disse forskellige Planer, hvis der altsaa ikke var nogen Vanskelighed for Fremskaffelsen af Anlægssummerne, saa at alene Spørgsmaalet om den mere eller mindre gunstige Anbringelse af Midlerne, den større eller mindre Udsigt til Forrentning af disse kom i