

Betragtning, var det allerede noget lettere at tage Stilling. Men da det efter Mindretallets Mening maa forudsættes, at det vil være umuligt for Statskassen indenfor en nærmere overskuelig Fremtid at paatage sig *alle* disse Byrder, saa rejser det Spørgsmaal sig med stor Styrke:

„Hvilke af disse Planer fortjener fortrinsvis Fremme?“

Ved Undersøgelsen heraf maa der naturligt tages Hensyn til den større eller mindre Udsigt til, at Statskassen kan opnaa Forrentning af de anbragte Midler. Men da Muligheden for Forrentning ingenlunde alene beror paa selve Anlægernes Værdi for Samfærdselen, men ogsaa afhænger af de Dispositioner, som de paagældende Baneadministrationer tager, saaledes at endog Forrentningsmuligheden helt kan forsvinde, fordi Taksterne holdes lavere end paa-tænkt (jævnfør de nuværende Forhold, hvorunder Statsbanerne arbejder), saa maa der i sidste Instans spørges om, hvilke økonomiske Værdier de enkelte Anlæg tilfører Samfundet som Helhed.

Har den danske Nation og den danske Statskasse kun begrænsede Midler til Raadighed for nye Foretagender og nye Anlæg, saa maa det undersøges, hvor og hvorledes de disponible Midler skal anbringes for at opnaa det bedst mulige Udbytte for det samlede Samfunds Økonomi.

Stiller man nu de foreslaaede Statsudgifter til Privatbaneanlæg overfor de foreslaaede Statsudgifter til Statsbanernes Forstærkning og Udvidelse, synes der at være Grund til at forholde sig varsom overfor de første.

Nogle Tal vil tjene til at belyse, hvilken Rolle i Samfundets Økonomi de to Grupper af Baneanlæg spiller i Forhold til hinanden.

Der fandtes i 1916 med runde Tal 2 000 km Statsbaner og ligeledes 2 000 km Privatbaner. Efter Længden er de to Banenet altsaa omtrent lige store, men Statsbanerne, der omfatter Hovedlinierne, har dog den aldeles overvejende Betydning. Tager man saaledes den befordrede Godsmængde, har Statsbanerne i Finans-

aaret 1. April 1914 til 1. April 1915 befordret 640 Mill. Ton-kilometer, medens Privatbanerne kun har befordret 64½ Mill. Ton-kilometer. Statsbanerne har i dette Tidrum befordret 790 Mill. Person-kilometer, Privatbanerne 169 Mill. Udgifterne, der er et samlet Udtryk for præsteret Arbejde, har for Statsbanerne (Finansaaret 1915—16) været 62 Mill. Kr., for Privatbanerne 11 Mill. Kr.

Det vil altsaa ses, at om end de to Banenet har lige stor Spørlængde, saa betyder Privatbanerne for *Godsbefordringen* kun 10 pCt. af Statsbanerne og for *Personbefordringen* kun 21½ pCt.

Lægger man Udgifterne til Grund, kommer man til det Resultat, at de 2 000 km Privatbaner modsvarer Befordringsværdien af ca. 400 km Statsbaner.

Det vil nu imidlertid ses, at de til samtlige nye Privatbaneanlæg anslaaede totale Anlægssummer nærmer sig til de Summer, der efter Regeringens Plan skulde anvendes til at forstærke Statsbanenettet. Om disse sidste Udgifter tør det siges, at de gennemgaaende repræsenterer paatrængende Krav, fordi Statsbanerne ikke mere er i Stand til at løse sin Opgave, nemlig at opretholde og udvikle Trafikken, hvilket til Dels er en Følge af, at man har forsømt Udviklingen af Hovedbanerne. Om dette beror paa, at man i alt for høj Grad har givet efter for lokale Krav om Sidelinier (Privatbaner), eller Aarsagen maa søges andetsteds, er Mindretallet ikke i Stand til at udtale sig om. Derimod maa det anses for givet, at man ikke nu kan se bort fra, at en Vedtagelse af Flertallets Forslag vil paavirke Planerne om Forstærkning af Statsbanenettet og til Dels foregribe Afgørelsen af Planerne hertil.

Det er ikke Stedet i nærværende Betynkning at komme nærmere ind paa de mange og vægtige Grunde, der taler for at stille Statsbanernes Forstærkning og Udvidelse i første Række, men der er i hvert Fald Grund til at henlede Opmærksomheden paa, at for saa vidt en Udvidelse af Privatbanenettet medfører forøget Trafik, maa det være Forudsætningen, at Hoved-