

Privatbaner har givet. Det havde været rart, om vi havde haft en samlet Oversigt over de forskellige Privatbaners Regnskaber, deres Indtægter og Udgifter, Aktiekapital, Anlægssum og Udbytte, det savner vi. Jeg har dog ved en Undersøgelse faaet oplyst, hvorledes Udbyttet har stillet sig for en Del af de forskellige Privatbaner. Hads—Ning-Banen, der naturligvis gaar gennem en af Danmarks mest frugtbare Egne, har i flere Aar givet 3 pCt. i Udbytte, og i Aaret 1915—16, altsaa under Krigen, har den givet 4 pCt. i Udbytte. (Afbrudelse). Det er ikke saa mærkeligt, siger et æret Medlem, for den gaar igennem en af Landets frugtbareste Egne, men vi kan saa tage Baner, der gaar Vest paa ud i Hedeegnene, de har ogsaa givet Udbytte af den i dem anbragte Kapital. En Bane som Horsens—Bryrup-Banen har i Aarene 1906—10 givet 1 pCt. i Udbytte, i 1910—11:  $1\frac{1}{4}$  pCt., i 1911—15: 2 pCt. og i Aaret 1915—16, altsaa ogsaa under Verdenskrigen,  $1\frac{1}{2}$  pCt. En Bane som Varde—Nørre Nebel-Banen, der er en udpræget Lokalbane, bl. a. fordi den bugter sig imellem de større Landsbyer — det er der intet at sige til, det er rigtigt og forsvarligt, det plejer Lokalbener at gøre —, har maaske netop, fordi den slaar de mange Bugter, saa at den betjener Egnen saa godt, som det er muligt, i 1912—13 givet 3,26 pCt., i 1913—14: 3,50 pCt., i 1914—15: 3,12 pCt. og i 1915—16: 3,48 pCt.

Disse Tal viser selvfølgelig ikke, at Privatbanedriften i al Almindelighed giver glimrende Udbytte, men de viser, at naar Privatbaner anlægges og drives fornuftigt, kan de give et udmærket godt Udbytte af de deri anbragte Penge ved Siden af, at de fremmer Erhvervslevet paa Egnen saaledes, at overalt, hvor der anlægges Baner igennem forhen ufrugtbare Egne, blomstrer de op og giver langt større Udbytte end tidligere, og det er i Virkeligheden Hovedsagen. Af de anførte Tal ser man, at særlig under Verdenskrigen har en Del af Privatbanerne givet langt større Udbytte end Statsbanerne. Det turde maaske ogsaa derfor være forsvarligt at fortsætte den Bygning af Privatbaner, som har fundet Sted i en Menneskealder, og som, hvis Ændringsforslaget vedtages, vil kunne fortsættes i en Aarrække. Der er ikke her Spørgsmaal om at begynde paa noget nyt, men kun om en Fortsættelse.

Udvalget foreslaar at bruge mindst 1 Mill. Kr. om Aaret af Statskassen til Anlæg af private Jernbaner. Flertallet understreger i sin Betænkning, at dette

Beløb paa de aarlige Finanslove bør forhøjes. Selv om vi nu i Løbet af faa Dage vedtager Jernbanelovforslaget ved anden Behandling, er det ikke derfor færdigt fra Rigsdagen, saa skal Lovforslaget til tredje Behandling og derefter op i det høje Landsting og derfra antagelig igen ned til Folketinget, men om et halvt Aar, to Aar eller længere Tid kommer der forhaabentlig en Jernbanelov ud af det; det vil altsaa vare nogen Tid, inden Loven bliver endelig færdig. Verdenskrigen kan ikke vare ved bestandig, heldigvis, og den Dag; den er forbi, er vi forhaabentlig færdige med Vedtagelsen af Privatbanelovforslaget og staar overfor Opgaven at fortsætte Bygningen af Jernbaner. Ingen ved, hvordan Priserne til den Tid vil stille sig, men hvis det bliver dyrt at bygge Jernbaner efter Verdenskrigen, er der, som paa peget af den højtærede Trafikminister i Mødet i Lørdags, al Udsigt til, at Værerne ogsaa vil koste mere, og Banerne vil i saa Fald antagelig kunne give en rimelig Indtægt og gavne de Egne, de løber igennem.

For næsten alle de Jernbaner, som Udvalgets Flertal foreslaar, er det Princip fastholdt, at Halvparten af Anlægssummen skal ydes af Kommunerne og private. Det er i Virkeligheden strammere Betingelser, der her stilles til de Egne, som ønsker Baner, end der tidligere har været stillet, men vi finder det berettiget, fordi Staten i Øjeblikket er spændt meget haardt for med Hensyn til Udgifter. Jeg vil gerne pege paa, at der her forlanges et gennemsnitlig større Beløb end tidligere. Ved Jernbaneloven af 1908 gav Staten kun  $\frac{2}{5}$  af Anlægssummen til 2 Baner, Halvdelen til 21 Baner, altsaa 23 Baner fik ikke over Halvdelen i Statstilskud, Endvidere vil det ses, at Statskassen gav  $\frac{3}{4}$  af Anlægssummen til 4 Jernbaner,  $\frac{2}{3}$  til 6 Jernbaner og  $\frac{3}{5}$  til 5 Jernbaner, med andre Ord til 15 Jernbaner gav man over  $\frac{1}{3}$  i Statstilskud. Ved Jernbanelovforslaget i Aar foreslaas det, at Statskassen yder Halvdelen til de foreslaede Jernbaner med Undtagelse af enkelte. I Aar foreslaas der at give  $\frac{2}{3}$  i Tilskud kun til 2 Baner, nemlig til Skagens-Banen og Nørre Omme-Banen,  $\frac{3}{5}$  til 1 Bane, nemlig Bryrup—Silkeborg-Banen. Det vil altsaa ses, at der af Udvalgets Flertal stilles strengere Fordringer til de Egne, som skal have Jernbaner, end tidligere. Det maa dog i nogen Grad anværge den Kritik, der er rejst af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss).