

rettet til de forskellige Kommuner, var, at samtlige Landkommuner ønskede, at Bygningen af Banen skulde udsættes, medens Købstadkommunerne Rødby og Nysted og tillige Amtskommunen ønskede Anlægget fremmet. Naar man imidlertid tager Hensyn til de oprindelige Overslagssummer, er Forholdet det, at Landkommunerne, der ønskede Sagen udsat, repræsenterede ca. 372 000 Kr. af de lokale Tilskud, medens Amts- og Bykommunerne repræsenterede 238 000 Kr. Der var altsaa et Flertal, indenfor de lokale Tilskudsydere, som ønskede Anlægget udsat, og da vi i Ministeriet ligeledes mente det praktisk at udsætte det, indtil Priserne blev noget lavere, har vi endnu ikke givet Bemyndigelse til at foretage Ekspropriationerne, og jeg tror, det er rigtigt og praktisk at vente, indtil vi kommer ned paa et saadant Prisniveau, at der bliver nogenlunde Enighed mellem Kommunerne om, at man skal lade Anlægget udføre.

Ogsaa et andet Baneanlæg har været under Drøftelse i denne Forbindelse, Ombygningen af Horsens—Bryrup-Banen og dens Forlængelse fra Bryrup til Silkeborg. Overslagssummen for denne Bane var oprindeligt godt 3 Mill. Kr., men da dette Forhold var fremme til Drøftelse i Efteraaret 1921, viste det sig, at det paa Grundlag af de daværende Prisforhold efter det Skøn, som var foretaget af Tilsynet med Privatbanerne, vilde koste ca. 7 Mill. Kr. at faa Horsens—Bryrup-Banen ombygget og faa den forlænget til Silkeborg. Nu kom der Andragender fra Kommuner derovre om at faa Lov til af Hensyn til Arbejdsløsheden at gaa i Gang med forskellige Jordarbejder, forinden Ekspropriationen havde fundet Sted, og denne Tilladelse vilde Ministeriet ikke give, før det var fastslaaet, om dette Baneanlæg i det hele taget skulde fremmes. Vi forelagde derfor ogsaa i dette Tilfælde det Spørgsmaal for Kommunerne, om de vilde vedstaa deres Tilskud til de forhøjede Priser, altsaa til over det dobbelte af, hvad der oprindeligt var bevilget. Resultatet af den Forespørgsel, som blev rettet til Kommunerne, var, at samtlige Kommuner, Amtskommunen, Bykommunerne og Sognekommunerne paa nær een Landkommune, ønskede Anlægget fremmet, og vi saa da fra Ministeriets Side ikke nogen anden Udvej end at lade det fremme. Naar de kommunale Myndigheder i saa stor en Udstrækning, som der her var Tale om, holdt fast ved det, mente vi os ikke bemyndiget til at udsætte det.

Jeg vil ikke lægge Skjul paa, at jeg

i og for sig beklager dette. Naar Ombygningen af Horsens—Bryrup-Banen og dens Forlængelse til Silkeborg vil kræve saa høje Anlægsomkostninger, vil efter min Opfattelse, i alt Fald indenfor en længere Aarrække, en saadan Bane faa nok at gøre med at bære Driften, hvis den kan det, og der bliver ikke noget til Forrentning, hverken for Kommunerne eller for Staten af disse 7 Mill. Kr., som bliver anbragt i den.

Af de to Eksempler, jeg her har nævnt, vil man forstaa, at jeg finder det ganske naturligt at overveje hele dette Forhold, som er fremdraget af de to ærede Medlemmer Hr. Pürschel og Hr. Korsgaard, thi ganske vist hjemler Loven kun Ministeren Bemyndigelse til at give Eneretsbevilling paa de i Loven omhandlede Baner, men denne Bestemmelse er i Praksis altid blevet forstaaet saaledes, at Regeringen ikke kunde vægre sig ved at meddele Koncession paa vedtagne Baneanlæg, naar Bevillingshaverne havde deres Ting i Orden, og der var Enighed om, at Arbejdet skulde fremmes, og der vil derfor i de fleste Tilfælde, naar der er Enighed mellem Bevillingshaverne og Kommunerne, ikke være Mulighed for at udsætte Arbejdet paa disse Privatbaner, selv om man er ganske klar over, at de daarlige vil kunne bære deres Drift, og at de ikke vil kunne give nogen Forrentning af den Kapital, som bliver bundet i dem. De fleste af de omtalte Baner blev vedtaget i 1918 og enkelte af dem i 1908. Nu er Forholdet det, at mange Automobilruiter, baade Personautomobiler og Godsautomobiler, paafører Banerne en overordentlig stor og stærkt følelig Konkurrence, og det er klart, at denne Konkurrence vil blive endnu føleligere for Privatbaner, hvis Anlægsomkostninger bliver større, end de har været for de allerede eksisterende Privatbaner, og jeg vil føje til, at med den Automobiltrafik, der nu er, vil man sikkert før eller senere blive nødt til at sætte Vejene i en saadan Stand, at de bliver fuldt ud egnede til at tage imod Automobiltrafikken; thi selv om Automobilerne paafører Banerne en nok saa stor Konkurrence, kan ingen dog ønske at hemme Automobiltrafikken, naar den er værdifuld for Samfundet og Erhvervene. Man maa derfor søge at faa Forholdene lagt saadan til Rette, at baade Banerne og Automobilerne kan eksistere, og saa kan der maaske være Grund til at overveje, om det nu ogsaa vil være rigtigt at fortsætte med Bygningen af alle de mange vedtagne Privatbaner, eller om det ikke vil være rigtigere at søge at faa Vejene bragt