

anlæg. Desværre gør han sit eget Forslag illusorisk ved at kræve Banen drevet som Privatbane. Betingelsen for, at Staten bygger denne Bane, skal være, at de Kommuner, som er interesseret i Baneanlægget, danner et Selskab, der overtager Driften, ikke blot af dette Baneanlæg, men ogsaa af de nuværende Banelinier fra Løgumkloster til Bredebro og fra Røde-Kro til Aabenraa. Fastholder Staten dette Krav, vil Banen neppe nogen Sinde blive bygget. Den kan blive til Gavn for Oplandet, men bære Driften vil den neppe komme til i lange Tider, den vil Aar efter Aar give Underskud og blive en Kilde til idelig Misfornøjelse. Her er vi ved det brændende Punkt: Staten bygger Banen med et lille Tilskud fra Beboerne, eller den giver et meget stort Tilskud og lader den bygge som Privatbane, men Driftsrisikoen skal Kommunerne bære. I Udtalelsen fra Jernbaneraadet siges det om Banen fra Røde-Kro til Løgumkloster: „Sidstnævnte Anlæg er sikkert ogsaa af finansielle Grunde anbefalelsesværdigt, da Staten derved vil blive fritaget for den for Tiden ret uøkonomiske Drift af Strækningen Løgumkloster—Bredebro. Denne uøkonomiske Banestrækning skal Kommunerne altsaa ogsaa overtage til Drift.

Hvad det betyder, at Kommunerne skal bære en lokal Banes Underskud, kan jeg give nogle Eksempler paa fra de Privatbaner, der har Tilknytning til Kolding. I 1920—21 maatte de i Kolding Sydbaner andelshavende Kommuner dække et Underskud med 58 956 Kr., i 1921—22 med 58 495 Kr. og i 1922—23 med 58 484 Kr., Resten blev dækket dels af rentefrie Laan fra Statsbanerne i Henhold til Lov Nr. 130 af 30. Marts 1920 — en Lov, som ikke mere eksisterer eller i alt Fald ikke virker —, dels af Banernes Reservefond. Kolding—Egtved-Banen, som aabnedes for 25 Aar siden, er for Kolding og de øvrige interesserede Kommuner et særligt Smertensbarn. Den havde i 1917—18 7 130 Kr. i Underskud, i 1918—19 19 966 Kr., i 1919—20 56 755 Kr., i 1920—21 138 977 Kr., i 1921—22 116 524 Kr. og i 1922—23 89 921 Kr. Det bliver et samlet Underskud af 429 273 Kr. Heraf har Staten i Henhold til Lov Nr. 130 af 30. Marts 1920 ydet et Bidrag af 40 000 Kr., men

denne Lov udløb med Finansaaret 1920—21. De andelshavende Kommuner har saaledes maattet udrede 389 273 Kr. Deraf har Kolding alene for sin Part ydet et Tilskud af 181 718 Kr. Alene for de tre sidste Aar har Kolding Bys Bidrag været 150 363 Kr. Saadanne Forhold burde de højtærede Ministre tage i Betragtning, naar de taler om Købstædernes slette Administration og den høje Skatteprocent. Haderslev og Aabenraa Amter har i øvrigt dyrekøbte Erfaringer for, hvad den billige Privatdrift af uheldigt anlagte Baner kan koste.

Den højtærede Minister for offentlige Arbejder fremkom under Finanslovbehandlingen med nogle Oplysninger om forskellige Baners Rentabilitet. Disse Rentabilitetsberegninger laa ganske vist en halv Snes Aar tilbage i Tiden, men han mente, at Forholdene ikke havde forandret sig meget siden den Tid. Det fremgik heraf, at Tommerup—Assens-Banen havde haft et Underskud paa 89 049 Kr. eller en Forrentning paa  $\div$  4,84 pCt.; Hobro—Løgstør-Banen havde haft et Underskud paa 181 923 Kr. eller en Forrentning af  $\div$  5,37 pCt.; Struer—Thisted et Underskud paa 230 790 Kr. eller en Forrentning af  $\div$  4,57 pCt.; Odesund Nord—Thisted et Underskud paa 126 447 Kr. eller en Forrentning af  $\div$  3,51 pCt. Efter at have givet disse Oplysninger udtalte Ministeren: „Om hele dette Forhold vil jeg imidlertid sige, at naar det altsaa viser sig, at de svagere trafikerede Baner ikke en Gang bærer Driften, men giver Underskud, medens de store Hovedbaner, f. Eks. København—Korsør og Fredericia—Aarhus, giver Overskud, maa man ikke se bort fra, at naar Overskuddet for disse Hovedbaner bliver saa stort, hænger det i høj Grad sammen med, at der tilføres dem en meget betydelig Trafik fra de Sidebaner, som ikke forrenter sig, saaledes at noget af Forrentningen paa Hovedbanerne i Virkeligheden bør komme disse Sidebaner til gode, fordi de tjener som Fødeaarer for de store Hovedbaner.“

Jeg har under Finanslovens første Behandling paatalt det ganske urimelige og inkonsekvente i, at Staten sammen med Kommuner anlægger Baner, som den faar Andel i svarende til dens Bidrag til Anlægget, og i Henhold hertil kræver for-