

[Ministeren for offentlige Arbejder.] til sin Tid igen maatte afskediges, og jeg kan heller ikke se, at vi i dette Øjeblik har Raad til, naar der ikke kan gives en meget fin Forrentning, yderligere at sætte Penge ind paa Anlæg, udover hvad vi allerede er gaaet ind paa, saasom Lille Bælts Broen og andre store Anlæg.

Det ærede Medlem Hr. Knud Hansen og det ærede Medlem Hr. Jens Jensen har været inde paa Spørgsmaalet om Statstilskud til Dækning af Underskud paa Privatbanerne. Jeg maa her stille mig paa det samme Standpunkt, som de vekslende Ministerier stadig har indtaget, at Banerne maa selv klare deres Drift; kan de ikke dette og Banerne fremdeles skal opretholdes, saa maa Kommunerne betale Underskuddene; Statskassen har bidraget til Anlægget, og Kommunerne maa selv klare Driften, som de har erhvervet sig Ret til, i Koncessionsperioden.

I øvrigt vil jeg gerne gøre opmærksom paa, at der i de sidste Aar er kommet en Bedring i Privatbanernes Drift, naar man tager dem under eet. Tager man de sidste 3 Aar, er Forholdet dette, at i 1925—26 har der været et Overskud paa samtlige Privatbaner paa 1,56 Mill. Kr., i 1926—27 har der været et Underskud paa samtlige Privatbaner paa 79 000 Kr., men i 1927—28, hvor Privatbanerne har fulgt Statsbanerne med Hensyn til Takstnedsættelser og med Hensyn til Udgiftsreduktioner, har Privatbanerne opnaaet et Overskud paa tilsammen ca. 861 000 Kr. Jeg ved vel, at der er enkelte Baner, der ikke har stor Sandsynlighed for nogen Sinde at kunne klare sig, men for disse Baners Vedkommende bliver Spørgsmaalet saa, om de bør nedlægges, eller om Kommunerne fremdeles er af den Opfattelse, at de gavner Egnen saa meget, at de vil blive ved at give Tilskud dertil.

For de allerfleste Privatbaners Vedkommende gælder det, at naar de ikke kan klare sig, men giver Underskud, saa skyldes det, at Befolkningen svigter Banerne. Der findes vistnok kun meget faa Egne i Landet, hvor der er anlagt Privatbaner; hvor der ikke er Trafik nok til at drive Banerne, og jeg maa sige, at det er egentlig ikke fra de Egne, der er daarligst stillede i saa Henseende, at de stærkeste Krav om Statsstøtte lyder. Det forekommer mig, at i de Egne, hvor Befolkningen helt svigter Banerne og gaar over til andre Befordringsmidler, som i og for sig ikke er billigere, men maaske er bekvemmere, der kan man ikke ret godt komme bagefter og sige, at nu skal Staten

dog alligevel yde Tilskud til Driften af Banerne. Staten har ydet Tilskud til Bygning af Banerne, og de vedkommende Egne har jo ved deres Repræsentanter paataget sig Forpligtelse til at drive Banerne frem i Tiden, og jeg kan ikke se andet end, at man maa fastholde det Princip, som har været gældende hidtil, at i Tilfælde af Underskud maa Kommunerne enten selv betale gennem Tilskud, eller ogsaa maa saadanne Strækninger nedlægges.

Det er da ogsaa denne Opfattelse, som gav sig Udtryk ved det sidste Møde med de saakaldte nødstedte Privatbaner, der har fundet Sted i Ministeriet, det var i August 1924. Da resumerede Ministeren sit Standpunkt derhen, at Amterne burde tage fornødent Hensyn til Banernes Interesser ved Meddelelse af Koncessioner for Rutebiler, og at hvis der fremkom Andragende om, at Staten ikke maatte faa Andel i Overskuddet, før Kommunernes Tilskud til Dækning af Banernes Underskud var tilbagebetalt, vilde et saadant blive taget under velvillig Overvejelse; ligeledes skulde der blive taget Hensyn til Forslag fra Privatbanerne om en Regulering og Nedsættelse af Afgifterne ved Banernes Tilslutning til Statsbanerne. Dette sidste Løfte om velvillig Overvejelse af Nedsættelse af disse Tilslutningsafgifter er blevet effektueret allerede i Fjor.

Men jeg kan ikke sige, at Amterne altid tager saa stærkt Hensyn til Privatbanerne ved Meddelelse af Koncessioner. Jeg kan saaledes nævne en Bane, som har det meget daarligt, nemlig Kolding—Egtved-Banen. Paa udtrykkelig Forespørgsel fra Ministeriets Side, efter at Kommunerne har garanteret for Driften af denne Bane i det sidste Aar, om de ogsaa fremdeles vilde fastholde, at der skulde gives Koncession til en Omnibusrute, som løber omtrent parallelt med Banen, medens den fra Skæringspunktet med Banen fører ind til Kolding ad en kortere Vej end Banelinien, har man svaret, at man ønskede at opretholde denne Rute. Men naar man ønsker at opretholde Ruten, maa man tage Konsekvenserne for Banens Vedkommende og støtte den. Jeg tror ikke, det bliver let at opretholde denne Bane i det lange Løb, thi den er anlagt under særlige Forhold i sin Tid. Saaledes er der en halv Snes Kilometer fra den sidste Station før Kolding til Kolding, og Strækningen fra Landevejens Skæringspunkt med Banen til Kolding er, som sagt, meget kortere ad Landevejen end ad Banen. Dertil kommer, at det er en smal-