

[A. C. Mortensen.]

Flertal her for, at det skal være i Aarhus, og ifald der er det, ja, saa vil det jo være saare rimeligt at modtage det Tilbud, Aarhus har fremsat om, at bygge dette Laboratorium. Men det kunde ogsaa være, at der var et Flertal, der vilde finde, at Viborg med sin gamle Historie, med sine mange Institutioner og med sine ganske særlige Forhold vilde være Idealet af en Universitetsby. Det kan ogsaa være, at der er et Flertal, der ønsker, at Universitetet skal ligge i Sønderjylland. Vi ved ikke noget om det. Det, jeg ønsker, er blot, at vi faar det Spørgsmaal afgjort her i Rigsdagen, før man gaar videre med Hensyn til Universitetsundervisningen i Aarhus. Det forekommer mig nemlig, at man allerede er gaaet langt nok, før der er truffet nogen Bestemmelse her i Rigsdagen.

Saa har jeg en Henstilling til den højtærede Trafikminister angaaende Privatbanerne. Det vil være det høje Ting bekendt, at en meget stor Del af Landets Privatbaner arbejder under uhyre vanskelige Forhold. Automobiltrafikken, som, efter hvad vi har faaet oplyst, er en saa haard Konkurrent til Statsbanerne, er en endnu haardere Konkurrent til Privatbanerne, fordi disse kun er indstillet paa Lokaltrafik; og det er jo her, Automobilerne i særlig Grad er i Stand til at optage Konkurrencen. Hertil kommer for sidste Aars Vedkommende det stærke Snefald, som kostede alle Baner saa mange Penge. Vi har hørt, at det har været meget dyrt for Statsbanerne; men disse har dog den Fordel, at de paa Grund af Dampskibstrafikkens fuldstændige Sammenbrud fik noget større Indtægt gennem Godstrafikken. Men for Privatbanerne var det anderledes; for dem var der Nedgang baade i Godstrafikken og i Persontrafikken, og de havde forøget Udgift til Kul, til Materiel og til Snerydning. Derfor ser en stor Del af Privatbanernes Regnskaber for 1928—29 forfærdelige ud; og det er ikke saa mærkeligt, at der fra flere Sider har lydt Røster om, at Staten bør komme dem til Hjælp. Hidtil har der ikke været megen Velvillie hos de skiftende Trafikministre med Hensyn til at yde Privatbanerne Hjælp. Heller ikke den nuværende højtærede Trafikminister var særlig velvillig, forrige Gang han var Minister. Den Gang kunde der maaske ogsaa være nogen Rimelighed i hans afvisende Standpunkt; thi da var han jo inde paa at ville lede Statsbanerne paa en saadan Maade, at de kunde komme til at forrente sig; og hvis det var lykkedes, kunde han jo med nogen

Ret sige, at ogsaa Privatbanerne saa maatte klare sig selv. Men det Arbejde, som var paabegyndt af Trafikminister Friis-Skotte, forrige Gang han var Minister, blev jo slaaet over Ende, da Ministeriet Madsen-Mygdal kom til, idet man da gik til, at Statsbanerne i Virkeligheden skulde være en Slags godgørende Institution; det skulde være en af Statsbanernes Opgaver at ophjælpe Erhvervslivet ved Hjælp af lave Takster. Det, at man nedsatte Taksterne ganske uden at tage noget som helst forretningsmæssigt Hensyn, gør, at Statsbanerne nu ganske sikkert langt ud i Fremtiden vil komme til at give et meget stort Underskud. Den nuværende højtærede Trafikminister har jo ogsaa erkendt, efter at han er traadt til paa ny, at nu er hans Arbejde i Retning af at faa Statsbanerne til at forrente sig ødelagt.

Men naar Forholdet er dette, begaas der en meget stor Uret mod Skatteyderne i de Egne, som Statsbanerne kører langt udenom, idet de skal være med til som Skatteydere at betale Statsbanernes Underskud, men ogsaa selv skal bære de mægtige Udgifter, der er forbundet med at faa en Bane ind til den Egn, hvor de bor, baade Udgifter til Anlæg af Banen og senere Udgifter til Dækning af Underskuddet paa Driften. Det forekommer mig, at dette er en Uret mod Skatteyderne i disse Egne, som man fra Statens Side i hvert Fald burde gøre lidt for at raade Bod paa.

Der kan jo være mange Veje at gaa. Der har her fra denne Plads adskillige Gange været rejst Krav om, at Staten skulde deltage i Underskuddet i det Forhold, i hvilket Staten har Aktier i Privatbanerne. Jeg synes, at dette er et meget rimeligt Krav. Det er imidlertid blevet meget bestemt afvist. Men der er jo ogsaa andre Veje. Den Tilslutningsafgift, Privatbanerne maa betale til Statsbanerne, tynger f. Eks. ret haardt; her kunde man ogsaa bøde noget paa Uretfærdigheden og paa Vanskelighederne for Privatbanerne ved at afskaffe den eller i hvert Fald nedsætte den, i det mindste for de nye Baners Vedkommende. Forholdet er nemlig dette, at de nye Privatbaner, de, der er bygget i den dyre Tid, betaler langt større Tilslutningsafgift, ja, saa vidt jeg erindrer dobbelt saa stor en Tilslutningsafgift eller mere, end de ældre Privatbaner, som er bygget i den billige Tid. Det ligger i, at de Privatbaner, der er bygget for lang Tid tilbage, har Kontrakter med Statsbanerne om denne Tilslutningsafgift. Kontrakter, der er saaledes affattet, at de ikke kan opsiges, uden at begge Parter er enige,