

[Ministeren for offentlige Arbejder.] med nedadglidende Renter og Afskrivninger, er korrekt, ja, den eneste mulige Fremgangsmaade, naar et Anlægs Rentabilitet skal bedømmes, at regne med en fast Procent, som inkluderer Forrentning og Afskrivning i den Aarrække, Anlægget maa antages at kunne vare, og at det herefter er uomtvisteligt, at en 50 pCt.'s Trafikforøgelse vil sikre denne Rentabilitet.

Mindretallet har ogsaa her stillet Ændringsforslag Nr. 2 om Støttekapital til Privatbanerne, uagtet Mindretallet ikke vil hævde, at det vilde være anvendeligt eller tilstrækkeligt, hvis det blev vedtaget. Det er formentlig nærmest sket af formelle Grunde, fordi man vil tastskaa, at Venstre ønsker disse to Ting: Elektrificeringen og Støtte til Privatbanerne afgjort samtidig. Jeg beklager meget, at det ikke har været mig muligt enten ved denne Lov eller i en særlig Lov at faa dette Spørgsmaal løst i Aar. Men med den gode Villie, der i saa Henseende synes at være til Stede indenfor alle Partier, skulde det vel ikke være umuligt inden længe at naa det ønskede Resultat, og jeg vil gerne benytte denne Lejlighed til at fremsætte et Par Bemærkninger om dette Spørgsmaal.

Med Henblik paa den Konkurrence og økonomiske Skade, Automobiltrafikken har paaført Privatbanerne — jeg tænker her baade paa den private Person- og Fragtkørsel og den offentlige Ruteautomobil og Fragtmandskørsel —, og med Henblik paa den Udvikling, Automobiltrafikken stadig er Genstand for, er det beklageligvis udenfor al Tvivl, at nogle Privatbaner efterhaanden vil bukke under i denne Konkurrence og nødes til at indstille Driften. Hensigten med at lade Staten yde Støtte til Moderniseringen af vanskeligt stillede Privatbaner er ikke at give saadanne dødsdømte Baner en Saltvandsindsprøjtning. Det vilde være en daarlig Pengeanbringelse uden Udsigt til et gavnligt Resultat, maaske højst til Forlængelse af vedkommende Banes eller Baners Dødskamp et Par Aar. Hensigten med Statens Støtteaktion er gennem Moderniseringen af saadanne Privatbaner, om hvilke det kan skønnes, at de stadig er levedygtige, at formindske deres Driftsudgifter og forbedre de Befordringsvilkaar, de kan byde deres Kunder, saaledes at deres Konkurrenceedygtighed øges, og deres Drift kan ventes fortsat i en Aarrække under rimelige økonomiske Vilkaar. Afgørende for, om en Bane er levedygtig, er ikke dens større eller mindre Driftunderskud — vi kender jo Baner, hvor de i Banens Drift

interesserede Kommuner. Aar for Aar i mange Aar har dækket store aarlige Driftsunderskud for at holde Banen oppe, og vi kender Baner, hvor ved det første Tegn paa et minimalt Underskud Spørgsmaalet om Nedlæggelse straks rejses, og Protester mod at deltage i saadanne Underskud foreligger fra enkelte eller flere af de kapitalinteresserede Kommuner. Det rette Kriterium for, om en Bane er levedygtig eller ikke, er derfor ikke dens øjeblikkelige økonomiske Situation, men den Interesse, den Offervillie, som de interesserede Kommuner har vist og vil vise for, at Banens Drift føres videre. Og afgørende for, om Staten kan deltage i Støttekapital til Modernisering af private Baner, maa det derfor være, at de i Banens Opretholdelse interesserede Parthavere gaar ind med tilsvarende Støttekapital. Formen derfor maa muligvis blive forskellig, alt efter som Forholdene bedst tillader det. Kun derved, at de interesserede Parter deltager i Støttekapitalens Tilvejebringelse, vil Kravene om Modernisering ogsaa kunne holdes indenfor rimelige økonomiske Grænser, Grænser, der er afstukket ved, hvad der virkelig kan antages at være af Betydning for Banens økonomiske Drift.

Det Udvalg, jeg agter at nedsætte til i Sommer at undersøge Formen for Statens Deltagelse i Tilvejebringelse af saadan Støttekapital, har, saa vidt jeg kan skønne, to Arbejdsmuligheder. Hvis Udvalget i tilstrækkelig Enighed — jeg tænker her fortrinsvis paa en almindelig Tilslutning fra de af Rigsdagen valgte Medlemmer — kan samles om at lægge visse Retningslinier til Grund for Statens Deltagelse i Støttekapitals Tilvejebringelse, vil Udvalget formentlig være i Stand til i Løbet af Sommeren at træffe saadanne foreløbige Aftaler med de forskellige i Betragtning kommende Baners Bestyrelse, at det med al fornøden Reservation med Hensyn til Rigsdagens endelige Afgørelsesmyndighed hovedsagelig kun vil blive Tilvejebringelsen af den økonomiske Hjælp, Lovgivningen til Efteraaret kommer til at dreje sig om. Skulde Udvalget ikke være i Stand til at samle sig til en saadan Enighed, vil en saadan egentlig Forhandling angaaende Banerne ikke kunne føres, forinden Rigsdagen til Efteraaret gennem Lovgivning har fastsat disse Regler. Udvalgets Arbejde bliver da af mere undersøgende Art, til Vejledning for Ministeren og Rigsdagen med Hensyn til de Direktiver, Ministeren vil foreslaa og Rigsdagen senere vedtage. Jeg vil gerne indbyde Rigsdagens Repræsentanter til den af mig førstnævnte Arbejdsmulighed. Jeg tror, det er den mest