

### [Hedelund.]

som vi kender, Jernbanedriften, hvilket vil sige, at Jernbanetrafikken tog Trafikken fra Landevejene.

Først ca. 75 Aar senere løstes ved Opfindelsen af Benzineksplotionsmotoren Problemet den mekaniske Landevejsvogn, og vi kom ind i en rivende Udvikling, der kulminerede under Verdenskrigens hæsbæsende Anstregelser for at naa fremad med Krigsmateriel paa alle Omraader. Og da Krigen sluttede, stod vi med de mægtige Fremskridt og Forbedringer, der kunde tages i Fredens Tjeneste og blev taget i Fredens Tjeneste, og saa opstod Trafikmisæren.

Det naturlige Led i Kæden vilde have været, om man for disse 75 Aar siden havde været saa heldig, at man havde kunnet sætte Automobilet ind til Bestridelse af den øgede Trafik, som Hestekøretøjerne ikke længere kunde bestride; og naar Automobilet saa ikke længere kunde tilfredsstille det naturlige Trafikbehov, man da havde taget fat paa Jernbanerne, der havde den betydelig større Kapacitet. Men desværre var Motoren da ikke opfundet, der gik de 75 Aar, og da den mekaniske Landevejsvogn kom, trængte den ind for at løse de Opgaver, der i og for sig var naturlige for den, men Opgaver, som i de forløbne Aar var løst af Statsbanerne og i Særdeleshed af mange Privatbaner.

Naar man nu staar overfor Privatbanernes mange og store Underskud, og der kræves Tilskud og Understøttelser, tror jeg, man skal tænke Sagen alvorligt til Bunds og blive klar over, om det ikke er et Danaidernes Kar, man øser i. Men i Særdeleshed maa jeg henstille, at man ikke hensynsløst og med Uforstand slaar det nye ned uden at opnaa Forbedring af det gamle.

Haansord og Kritik mod Privatbanerne skal man være meget varsom med, og man skal ikke kæmme dem alle over en Kam. Det er en Kendsgerning, at de danske Privatbaner har udført en overordentlig værdifuld Mission for det danske Erhvervsliv, og man kan ikke laste Privatbanerne for den, om jeg saa maa sige, noget abnorme Udvikling, der har fundet Sted indenfor Trafikspørgsmaalet, selv om man maaske nok kunde mene, at de noget hurtigere skulde have forstaaet Situationen. Paa den anden Side maa man ogsaa gøre sig klart, at i moderne Samfund med den rivende tekniske Udvikling, vi er inde i, er det uundgaeligt, at tidligere værdifulde Kapitaler bliver værdiløse.

Man har nu villet hævde under de mange og tidt voldsomme Diskussioner, der har

været ført om hele dette Spørgsmaal, at det er Rutebilerne, der har gjort Jernbanerne urentable. Og sidst ser man det gennem Linierne i det Cirkulære, jeg før nævnte. Jeg tror at turde sige, at man fuldstændig har forset sig paa Rutebilerne, og jeg skal søge at fremføre nogle Beviser herfor.

Der blev under 10. September 1919 nedsat en Kommission af Ministeriet for offentlige Arbejder, der skulde have til Opgave at søge at fremsætte Forslag til en Ordning af Lønforholdene for Personalet ved Privatbanerne samt Forslag til Regler for Forhandling mellem Privatbanerne. Denne Kommission delte sig ret hurtigt i forskellige Udvalg, og et enkelt Udvalg fik til Opgave at foretage en Undersøgelse af Banernes Økonomi under de nuværende Forhold under Hensyn til, hvilke Lønforhøjelser de vilde være i Stand til at bære.

Man ser af denne Kommissions Betænkning, at for Aaret 1914—15 var der paa samtlige Privatbaner et Driftsoverskud paa 3 860 000 Kr. Det daler i Aaret 1915—16 til 3 836 000 Kr. Nedgangen fortsættes i 1916—17 til 3 Mill. Kr. og 1917—18 til 2,8 Mill. Kr. Med andre Ord, Overskuddet er gaaet ned fra 4 pCt. til ca. 3 pCt. af Anlægs-kapitalen. Men Kommissionen gør opmærksom paa, at Nedgangen i Virkeligheden er betydelig større, idet den hævder, at for mange Baners Vedkommende føres Regnskabet saaledes, at Dyrtidstilløget til Personalet afholdes af det saakaldte Driftsoverskud, at endvidere visse Udvidelsesarbejder ligeledes afholdes deraf, og at der ikke paa Driftsregnskabet er opført noget Beløb til Afskrivning.

Det samlede Resultat er, at for Aaret 1917—18 har af 43 Privatbaner 32 slet intet Udbytte givet, og de 11 har givet følgende Udbytte: to 5 pCt., to 4 pCt., tre 3 og 3½ pCt. og fire 2 og 2½ pCt. Gaar vi tilbage til 1913—14 var Resultatet, at af 42 Baner gav de 12 intet Udbytte, 30 gav et Udbytte, som gennemgaaende ligger højere end Udbyttet for de faa Baner, der overhovedet gav Udbytte i 1917—18.

Hele denne Nedgang ligger, som det fremgaar af mine Udtalelser, i Tiden fra 1914 til 1918; i disse Aar gaar altsaa Rentabiliteten betydeligt nedad for Privatbanerne. Men jeg ønsker at understrege, at i dette Tidsrum var der overhovedet ikke Tale om nogen som helst Rutebiltrafik herhjemme, idet denne Trafik først tog sin Begyndelse omkring 1920, og i de første Aar endda foregik under meget primitive Forhold.

Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at paa det Tidspunkt, da Kommissionen af-