

[Vanggaard.]

den Hjælp, her ydes — som sagt paa et fortrinligt Grundlag og efter nøje Overvejelse med de paagældende Baner om, hvad de kan trænge til —, en udmærket Foranstaltning, som bør fremmes hurtigst muligt. Det er maaske rigtigt, at det kan være vanskeligt gennem dette Lovforslag at hjælpe en 2—3 Privatbaner, som er anlagt efter, at den egentlige Jernbanefeber her i Landet havde lagt sig. Men de har ganske samme Adgang til Hjælp som de andre Privatbaner, og i mange Tilfælde vil de ogsaa kunne høste Nytte af denne Lov netop ved at faa en Forbedring af deres rullende Materiel, selv om det er moderne — jeg tænker dér navnlig paa dette, at de i større Udstrækning kunde gaa over fra Dampdrift til Motordrift, der jo i høj Grad har vist sig besparende for Banernes Økonomi. Ikke mindst denne Hjælp vil ogsaa disse nyere Privatbaner kunne nyde.

Jeg skal paa mit Partis Vegne anbefale dette Lovforslag til en velvillig Overvejelse og hurtig Fremme i dette høje Ting.

Korsgaard: At Privatbanedrift har ligget vanskeligt i snart sagt en Aarrække, er utvivlsomt, og det er derfor ogsaa kun rimeligt, at man under Hensyn til de store Interesser, der ligger bagved Privatbanerne, i Rigsdagskredse snart i lang Tid har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om, hvorledes man skulde forholde sig overfor dette Fænomen. Det konservative Folkeparti har i sin Tid nedsat et Udvalg til Behandling af Spørgsmaalet, og som det vil vides, gav Vedtagelsen af Loven om Nærtrafikken Anledning til, at man kom ind paa en nærmere Drøftelse af disse Forhold. Som allerede nævnt blev der saa nedsat et Udvalg, som skulde behandle Spørgsmaalet, og dette Udvalg har afgivet en Betænkning, der findes vedføjet Lovforslaget.

Naar man nu stiller sig selv det Spørgsmaal, om det er oplagt, at Privatbanerne bør hjælpes, tør jeg paa ingen Maade besvare dette Spørgsmaal med et rent Ja.

Der er dem — og de er maaske, naar alt kommer til alt, ikke saa helt faa —, der siger som saa, at hvis Privatbanerne ikke evner at klare sig i Konkurrencen med Bilerne, saa maa de falde, og man siger vel ogsaa dette med en vis Styrke, naar man betænker, at det, man kræver af Privatbanerne, efterhaanden ikke er mere, end at de lige akkurat skal kunne bære deres Drift; egentlig stiller

man vel ikke Krav om, at de skal give nogen Forrentning af den Kapital, der er anbragt i dem. Jeg vil altsaa ikke kunne sige, at de, der har den Opfattelse, at man ikke bør komme Privatbanerne til Hjælp, men, naar de ikke kan klare sig, lade dem falde, aabenbart har Uret, men jeg vil dog mene, at dette ikke at komme Privatbanerne til Hjælp er at stille Landets forskellige Egne paa et forskelligt Standpunkt overfor den Hjælp, der ydes fra Statens Side, for naar ikke helt ubetydelige Strækninger af Statsbanerne giver et særdeles stort Driftunderskud, et Underskud, som betales af Staten, saa er der noget urimeligt i, at visse Egne, som betjenes af Privatbaner, ikke alene — og det skal de jo vedblive med — skal betale Driftunderskuddet, men tillige ikke en Gang have Hjælp til en Forbedring af deres Materiel paa en Tid, hvor det Materiel, man rettelig bør anvende, i ikke ringe Grad er forskelligt fra det, som det var rimeligt at anvende, den Gang den paagældende Bane blev anlagt. Det er dette Moment, der for mig har været det afgørende for, at jeg har indstillet mig paa, at man ikke med Rette vil kunne afvise Tanken om at komme de Egne til Hjælp, som ønsker at bevare deres Privatbaner, og som bilægger dette Ønske med to Ting, nemlig dette, at de vil betale de Underskud, der eventuelt vil komme i de Aar, der ligger for, og at de vil være med til at bekoste de Moderniseringsgenstande, der nu en Gang maa anskaffes. Altsaa, alt taget i Betragtning, finder jeg det rimeligt, at man kommer Privatbanerne til Hjælp.

Den Form, hvorunder man tænker sig at gøre dette, fremgaar af Lovforslaget, der særlig er gennemgaaet af det socialdemokratiske Partis Ordfører. Jeg maa maaske have Lov til ligesom det ærede Medlem at berømme det Underudvalg, der blev nedsat i Kommissionen, for dets Arbejde, et Underudvalg, der bestod af Udvalgets Formand, Departementschef Hoskiær og Direktøren for Privatbanetilsynet, Jensen, og som til Hjælp som Sekretær havde Hr. Fuldmægtig Gregersen. Gregersen var ikke egentligt Medlem af Udvalget, men en Sekretær er som bekendt altid i et Udvalg en overmaade vigtig Person — jeg tror at turde sige, at i mange Udvalg er han maaske mindst lige saa meget værd som Formanden. I dette Tilfælde vil jeg dog hævde, at Formanden ikke alene var Formand af Navn, men ogsaa af Gavn. Men jeg maa altsaa sige, at det Arbejde, som