

[Grove.]

der bliver Repræsentanter for Ministeriet for offentlige Arbejder, for Finansministeriet og for Indenrigsministeriet. Alle de direkte interesserede faar saaledes Repræsentanter i Udvalget, saa at det kan forudses, at Indstillingerne vil komme til at hvile paa et sikkert og rigtigt Grundlag.

§§ 4, 5 og 6 indeholder Bestemmelser om Dækning af den Del af en Banes Underskud, der ikke dækkes ved Statstilskud. Bestyrelsen for en Privatbane kan over for Ministeriet for offentlige Arbejder fremsætte Begæring om, at de interesserede Kommuner tilpligtes at bidrage til Dækning af Underskuddet, saafremt et Flertal af Kommunerne, der repræsenterer over Halvdelen af de kommunale Bidrag, har erklæret sig villigt til at deltage i Underskuddets Dækning. Denne Bestemmelse vil blive hilst med Glæde flere Steder. Som det oplyses i Bemærkningerne, har der adskillige Steder været Vanskeligheder ved at faa alle Kommuner til at gaa med til at dække Underskuddet. I de Privatbaner, som jeg sidder i Bestyrelsen for, har vi maattet gaa saa vidt, at vi har mobiliseret selvste Stiftamtmanden for at faa den sidste Kommune til at gaa med. Den omtalte Bestemmelse har, som det fremgaar af de udførlige og interessante Bemærkninger til Lovforslaget, fremkaldt visse Betæneligheder, og det nævnes, hos hvilke Organisationer disse Betæneligheder er blevet fremkaldt. Det er vel nu næppe alle inden for disse Organisationer, der har været betænkelige, og jeg synes heller ikke, der er noget at være betænkelig ved, endsige bange for. Der gaar jo ingen Splint af det kommunale Selvstyre derved, eftersom der skal et Flertal til, for at man kan forpligte de Kommuner, der rent ud nægter at gaa med til at dække Underskuddet.

Det er helt igennem et godt Lovforslag, som den højtærede Minister for offentlige Arbejder fortjener Tak for. Loven skal være midlertidig, idet den kun skal gælde til og med Finansaaret 1946—47. Efter de Erfaringer, man har høstet siden Krigen satte ind, maa man imidlertid nærmest sige, at Privatbanerne nu oplever en Renæssance, hvilket igen vil sige, at de klarer sig bedre økonomisk, end de gjorde under den tidligere skrappe Konkurrence med Automobilerne, navnlig Lastautomobilerne, der kører Varerne direkte til Døren. Det kan derfor tænkes, at man senere maa forlænge Lovens Gyldighedstid, eventuelt med visse Ændringer, saa at der fortsat kan ydes Statstilskud til de Privat-

baner, der bør opretholdes, selv om de kører med Underskud.

Jeg tilsiger min Gruppes Medvirken til Lovforslagets Ophøjelse til Lov.

Stegger Nielsen: Vort Lands Trafikbehov dækkes paa flere Maader, gennem Jernbaner, baade Stats- og Privatbaner, Automobiltrafik, Luftfart og Trafikmidlerne paa Søen. Under normale Forhold tror jeg man kan sige, at dette alsidige Trafikvæsen betjener Landets Befolkning paa en sund og tilfredsstillende Maade, og heldigt vil det være, om dette kan fortsætte, saa at de forskelligartede Trafikmidler, hvad enten de drives af Staten eller ved privat Initiativ, kan betjene Befolkningen gennem et naturligt og formaalstjenligt Samarbejde, ikke just i indbyrdes Konkurrence, selv om ogsaa noget saadant til en vis Grad kan være sundt nok. I unormale Tider som de nuværende forrykkes disse stabile Forhold inden for alle Omraader, ogsaa inden for Trafikvæsenet, og ikke mindst gælder dette for privatrejede Foretagender, altsaa i første Linie Danmarks Privatbaner. Mange af disse har i de senere Aar kørt med Driftsunderskud, hvilket hidtil alene har maattet bæres af de i Banerne interesserede Kommuner, idet Staten ikke som Aktionær deltager i Dækning deraf, bortset fra Laan til vanskeligt stillede Privatbaner og den Bevilling for 1940—41 paa ca. 1 Mill. Kr., som blev ydet Privatbanerne. Begge Dele er Udtryk for en Velvilje fra Statens Side, som Privatbanerne selvsagt paaskønner med Tak. Men dette, at Kommunerne var alene om Driften, har gennem Aarene bragt Privatbanerne i en vanskelig Stilling, idet mange af dem hvert Aar har maattet søge deres Kommuners Samtykke til en solidarisk Dækning af Underskuddet, hvilket ikke har været nogen let Opgave, idet Interessen for Banens Opretholdelse var meget forskellig Kommunerne imellem.

Nu er Tiderne imidlertid blevet saadanne, at den private Bane mere end før ikke alene kan betragtes ud fra rent lokale Interesser, men tillige maa ses som Led i den samfundsmæssige Helhed. Mangelen paa Benzin og Olie har indskrænket Motordriften stærkt, Trafikken ad Søvejen er gaaet tilbage, og Trafikken ad Skinnevejen er den, man stærkest knytter sit Haab til. Det vil derfor være risikabelt at lade Jernbanerne, derunder ogsaa Privatbanerne, standse deres Drift i disse Tider. Trafikkommissionens Forslag, der aabnede Mulighed for noget saadant for visse Privat-