

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Dækning af Privatbanernes Underskud i Driftsaarene 1941-42 — 1945-46, og at det efter nærmere fastsatte Regler, der forudsætter Enighed mellem det i Henhold til Loven nedsatte Udvalg, en Majoritet af de interesserede Kommuner og Ministeren, kan paalægges samtlige interesserede Kommuner at deltage i Underskudsdekningen.

Denne Ordning har, saa vidt det kan skønnes, virket heldigt, og det er mit Indtryk, at man baade fra Privatbanernes og Kommunernes Side har været glade for Loven, der paa en god Maade skaber Mulighed for, at alle, der er interesserede i en Privatbanes Drift, ogsaa kommer til at deltage i Betalingen af dens Underskud.

Statens Bidrag til Privatbanerne har for de første 4 Aar, Ordningen har været i Kraft, været henholdsvis 472 600 Kr., 123 800 Kr., 65 100 Kr. og 29 000 Kr. Om denne nedadgaende Kurve vil fortsætte, naar Banernes Driftsresultater for det sidst af Ordningen omfattede Driftsaar, 1945—46, foreligger, er vel tvivlsomt. Man maa vel tværtimod regne med, at de for Privatbanerne meget gunstige Konjunkturer, som Krigstiden medførte, ikke vil forblive uændrede, men, efterhaanden som Automobiltrafikken kommer i Gang igen, i et vist Omfang vil svinge i Banernes Disfavør. Dette vil naturligvis indebære, at Statskassen ved Ordningens Forlængelse vil komme til at udrede noget større Beløb end i de seneste Finansaar, men Regeringen er af den Opfattelse, at man, saa vidt Statens finansielle Situation tillader det, bør fortsætte efter de Retningslinier, der indeholdes i Loven af 1942.

Da Loven af 1942 blev gennemført, var det fra alle Sider en Forudsætning, at Loven skulde være midlertidig og kun gælde, saa længe de under Krigen herskende ekstraordinære Forhold vedvarede. Meget kunde imidlertid tale for nu at gennemføre en permanent Lovgivning paa dette Omraade, idet de indhøstede Erfaringer fra den forløbne Tid, som nævnt, synes meget gunstige. Det maa dog erkendes, at Forholdene paa ingen Maade endnu har afklaret sig, saaledes at det nok vil være rigtigst foreløbig kun at forlænge for en begrænset Periode. Det har inden for Regeringen været overvejet, om ikke en Forlængelse for 5 Aar vilde være det rigtige, idet man herved navnlig lagde nogen Vægt paa, at Privatbanerne staa over for nødvendige Nyanskaffelser, og at den Kapital, som investeres for at finansiere disse Indkøb, jo gerne skulde amortiseres over en rimelig Periode. Imidlertid maa der

være en betydelig Mulighed for, at man inden Udløbet af en saadan 5-aarig Periode kan have Oversigt over, hvorledes den videre Udvikling af Trafikforholdene vil blive, ligesom maaske ogsaa en ny Lovgivning om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motor-køretøjer kan være gennemført forinden, og man er derfor, for ikke at foregribe noget, standset ved et Forslag om at foreslaa 1942-Loven forlænget for en 3-aarig Periode. Jeg tror ikke, at Privatbanerne, fordi denne Periode er kortere end 1942-Lovens Gyldighedstid, vil faa Vanskeligheder med at skaffe den Kapital, der skal bruges til Nyanskaffelser. Dels kan den væsentligste Del af det anskaffede Materiel i paakommende Tilfælde vel nok afhændes til andre Privatbaner, dels er det mit Indtryk, at der ogsaa blandt de politiske Partier er almindelig Interesse for at videreføre denne Lovgivning, saaledes at de Kommuner, der skal garantere for eventuelle Laan, maa kunne tage en saadan Videreførelse i Betragtning som en temmelig nærliggende Mulighed.

Det i Henhold til 1942-Loven nedsatte Udvalg, der er meget alsidigt sammensat, idet det bestaar af Repræsentanter for de kommunale Organisationer for Privatbanerne og for Ministeriet for offentlige Arbejder og Tilsynet med Privatbanerne, har paa Forespørgsel erklæret, at den praktiske Anvendelse af 1942-Loven ikke giver Udvalget Anledning til at foreslaa Ændringer i Lovteksten.

Under Hensyn til, at Driftsaaret 1946—47, der er paabegyndt den 1. i denne Maaned, er det første af de Driftsaar, som er omfattet af Forslaget, og at Banernes Forhandlinger med deres Kommuner om Garanti for Driften i det nye Driftsaar antagelig vil blive paavirket af, om Loven gennemføres, skal jeg anbefale Forslaget til Rigsdagens velvillige Behandling.

Jeg har dernæst den Ære for det høje Ting at fremsætte *Forslag til Lov om civile, offentlige Lufthavne*, nemlig ved Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Odense og Rønne. Dette Lovforslag omfatter disse Lufthavne, og vedrørende Forbindelsen med Lufthavnsanlæggene vil jeg om et Øjeblik fremsætte et Lovforslag med Bestemmelser vedrørende Indflyvningen til Lufthavne og Landingspladser.

Loven omfatter offentlige Lufthavne af Klasse A og B, og en tredje Art af Havne for Luftfart i Danmark vil blive offentlige Landingspladser.

Da de Spørgsmaal, der rejses af den store Udvikling, Flyvningen gennemgik under Krigen, kunde forudses at ville trænge