

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

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 Statsens 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 kun skulde 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 for 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 Loven for en begrænset Periode. Det har inden for Regeringen været overvejet, om ikke en Forlængelse paa 5 Aar vilde være det rigtige, idet man herved navnlig lagde nogen Vægt paa, at Privatbanerne staaar over for nødvendige Nyanskaffelser, og at den Kapital, som maa investeres for at finansiere disse Indkøb, 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 Overblik over, hvorledes den videre Udvikling af Trafikforholdene vil blive, ligesom maaske ogsaa en ny Lovgivning om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer 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 Nyanskaffelserne. Dels kan den væsentlige 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, saa 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, for Ministeriet for offentlige Arbejder og for Tilsynet med Privatbanerne, har paa Forespørgsel erklæret, at den praktiske Anvendelse af 1942-Loven ikke giver Udvalget Anledning til at foreslaa Ændringer i Lovteksten.

Lovforslaget er uden Udvalgsbehandling vedtaget enstemmigt i det høje Folketing. Under Hensyn til, at Driftsaaret 1946—47, der paabegyndtes den 1. April d. A., er det første af de Driftsaar, som er omfattet af Loven, og at Banernes Forhandlinger med deres Kommuner om Garanti for Driften i det nye Driftsaar antagelig vil blive paavirket af, om Lovforslaget gennemføres, skal jeg anbefale det til hurtigt og velvillig Behandling i det høje Ting.

**Wittrup:** Efter den udmærkede og uforlørige Redegørelse, som den højtærede Minister gav, skal jeg ikke knytte mange Bemærkninger til Lovforslaget. Det er beklageligt, at der er visse Privatbaner, der endnu har et Underskud at slaas med, selv om det i de senere Aar vistnok for alle Baners Vedkommende er gaaet betydeligt ned. Der er endog Baner, hvis Underskud er forvandlet til Overskud; men her er der jo saa mange forskellige Forhold, der kan spille ind. Hvor der har været særlig megen Transport af indenlandsk Brændsel og lignende Ting, som har paavirket Banens Driftsforhold, der er det gaaet godt. Men der er andre Baner, som ikke har været paavirket af disse Transporter og saaledes ikke har kunnet komme helt bort fra Underskuddet endnu. Det er imidlertid ikke nogen Maalestok for Banens samfundsmæssige Nytte, om den er kommet bort fra sit Underskud eller ikke i disse Aar; det afhænger af Ting, som er tidsbestemte, og det er muligt, at der blandt de Baner, som endnu har Underskud, er Baner, som er lige saa berettigede, samfundsmæssigt set, som dem, der i de senere Aar har givet Overskud.

Som den højtærede Minister nævnte, er dette jo ogsaa i nogen Grad et Spørgsmaal om Banernes Drift. En saadan Privatbane har en vis Opgave paa den Egn, som den gennemløber, og over for den Befolkning, den skal betjene. Det gælder om, at den betjener denne Befolkning paa en saadan Maade, at den kan vinde Befolkningens Tilslutning. Det kan en Privatbane ikke, hvis den ikke besøger den Trafik, som er fornøden for Befolkningens Behov. Det kan ikke nytte, at den undlader at skabe de