

[Gudiksen.]

Loven af 1942 bød paa en Mængde Fordele for Privatbanerne. For det første blev det for 5 Aar bestemt at yde direkte Støtte til vanskeligt stillede Privatbaner. Det blev ganske vist stærkt understreget, at det kun var en midlertidig Ordning, at Loven kun havde midlertidig Karakter, men Tiden siden har ændret saa meget ogsaa paa det trafikale Omraade — ikke mindst er Synet paa vore Privatbaner blevet saa stærkt forandret —, at Ministeren i sin Forelæggelsestale kunde hævde, at egentlig burde man have en permanent Lovgivning paa dette Omraade. Denne Kursændring fra Ministeriets Side vidner om større Forstaaelse af de sekundære Trafikmidlers Betydning i vort Samfund, og det hilser jeg med stor Tilfredshed, ligesom jeg takker Ministeren for den Stilling, han herved har indtaget over for Privatbanerne.

For det andet bød Loven af 1942 paa den Fordel, at enkelte Kommuner ikke længere kunde nægte at deltage i en Banes Underskud. Før Loven af 1942 kom, var det saadan, at den enkelte Kommune kunde nægte dette. Det blev ændret ved Loven af 1942, der bestemte, at naar et Udvalg til Fordeling af Tilskuddet skønnede, at det var rimeligt, at en Kommune deltog i Dækning af en Banes Underskud, og naar der var Majoritet blandt de i Banen interesserede Kommuner herfor, og naar endelig Ministeren mente, at den paagældende Banes Drift var til saa stor Fordel, at Kommunen burde deltage i Underskuddet, saa kunde den tilpligtes at deltage i Dækningen af dette. Det ansaa Privatbanerne for en meget stor Forbedring. Vi, der har været med til at tegne Garantier for Privatbanerne, ved, hvor vanskeligt vi har haft det somme Tider med enkelte Kommuner for at faa dem til at yde Tilskud, og derfor er vi meget glade for den Bestemmelse, der kom ind i Loven i 1942. Jeg ved ikke, hvor meget denne Bestemmelse har betydet i Praksis, men jeg ved saa meget, at alene den Omstændighed, at Bestemmelsen er der, er nok til at komme paa Talefod med en Kommune og faa den til at betale Tilskud til Driften. Den har været en stor Hjælp for Privatbanerne i de Aar, der er gaaet. De Tilskud, det har drejet sig om, er i de 4 Aar gaaet ned fra 472 600 Kr. i det første Aar til kun 29 000 Kr. i det fjerde Aar, og det er jo i Virkeligheden kun Liliputbeløb i Sammenligning med, hvad Privatbanerne har betydet i disse Aar for Samfundet som Helhed, for de Egne, de har trafikeret, og ogsaa for den Indtægt, som de gennem deres Samtrafik

med Statsbanerne har givet disse som Besørgere af den lokale Trafik i det Omfang, de har kunnet skaffe Brændsel, og i det Omfang, Ministeren har givet Privatbanerne Lov til at køre. Der har vel nok været et Par enkelte Baner, der havde kunnet køre lidt mere, end de har kunnet opnaa Til-ladelse til, men det var i fælles Interesse, at de kun fik Lov til at køre i det begræn-sede Omfang. Men naar vi ved, at Privat-banerne har en Strækning paa 2 500 km, det samme som Statsbanerne, forstaaer vi Betydningen af Privatbanernes Drift i disse Krigsaar.

Jeg vil gerne fremhæve, at naar Privat-banerne ved Samtrafik i 1939 har givet Statsbanerne 11—12 Mill. Kr., var det en ret betydelig Indtægt, og under Krigen har Privatbanerne yderligere haft den Betydning, at Statsbanerne har kunnet faa sendt Varer ud til et større Omraade. Naar man tager disse Forhold i Betragtning, er det et meget beskedent Beløb, der her er Tale om at yde Privatbanerne fra Statens Side. En-kelte tidligere Ministre har ikke haft For-staaelse af Privatbanernes store Betydning for vort Trafiknet og for den store, jævne Befolknings Trafikservice. Det gav sig til Kende lige før Krigen derved, at den store Trafikkommission's Betænkning endte med et Forsøg fra den daværende Ministers Side paa, jeg kan godt bruge Udtrykket diktato-risk, at kværke ca. 20 Privatbaner og for saa vidt ogsaa visse af Statsbanernes Sidelinier uden Forstaaelse af deres Betydning for Be-folkningens brede Lag i disse Egne. Det, der karakteriserede den Tids Trafikledelse, var paa den ene Side Forstaaelse af de store Linier i Trafikken, Lyntog, Brobygning og Luftfart, noget vi alle anerkender, og paa den anden Side en fuldstændig Mangel paa For-staaelse af Betydningen af, at Trafikmid-lerne ude i de smaa Samfundsforgreninger, Kommuner og Amter, som væsentligt betje-nes af Privatbanerne og Statsbanernes Side-linier, fik passende Hjælp til at yde god Service. Der var en fuldstændig Mangel paa Forstaaelse af, hvad Samtrafikken med Pri-vatbanerne betød økonomisk for Stats-banerne i disse Aar.

Den samme Karrighed, kan man godt sige, og Mangel paa Forstaaelse, der vistes Privatbanerne i Aarene før Krigen fra Sta-tens Side, paa den ene Side ved, at Staten absolut nægtede at deltage i disse Baners Underskud, til Trods for at Statsbanernes aarlige Indtægt gennem dem var 11—12 Mill. Kr., og trods Statens Andel i Anlægget af disse Baner i sin Tid, paa den anden Side ved, at Staten ikke ydede Støtte til en passende