

[Tholstrup.]

hvor der er den bedste Forrentning; det vil sige, at Banen skal kunne drives meget mere økonomisk til Fordel for alle Parter.

Samfundet har ikke Spor Interesse i Opretholdelsen af disse Baner, hvis det betyder fortsat for høje Transportomkostninger. Det er de to Pristal, vi igen kommer til at drøfte: Pristallet for den færdige Eksportvare og for den Vare, som Landbruget skal betale for, Importvaren hjemme paa Gaarden. For det er jo Landbruget som saadant, der mest er impliceret i Spørgsmaalet om billig Transport, navnlig paa de saakaldte Privatbaner.

Og nu har man føjet en ny Hindring for Konkurrence til ved for nylig at gennemføre et Forbud mod at bruge Traktorer paa Landevejene. Det var et af de naturlige Udviklingstrin, at Landmændene, som anskaffede sig Traktorer paa Gummihjul, og saa kunde anvende dem til tunge Transporter af Sukkerroer, Kunstgødning og saa videre, ved at benytte gummihjulede Vogne med Traktor som Forspand til at føre Varen billigt fra Landbruget til nærmeste større Station. Nu blev man altsaa enig om her i Tinget, at disse Vogne skulde beskattes aarlig med ca. 300 Kr., hvad der i Virkeligheden betød et Forbud mod at benytte dem.

Saa vil man her med Ønsket om at bevare en samfundsnyttig Institution, som Privatbanerne burde være, ogsaa støtte Privatbanerne yderligere, samtidig med at man dænger nye Besværligheder over Konkurrenterne. Det er ikke nogen fair Maade at behandle Vognmændene paa, og det er ikke nogen fair Maade at behandle de Forbrugere, som skal nyde godt af den billige Transport. Jeg synes, dette Forslag er et godt gammeldags reaktionært Forslag til Opretholdelse af reaktionære Metoder, til Hindring af, at nye og bedre Metoder kommer frem, af, at de nye Ideer vinder frem til Fordel for hele Samfundet, til Billiggørelse af hele Transporten og til Nærmelse af de to Pristal, som er saa skæbnsvangre for Danmarks Fremtid.

Ministeren for offentlige Arbejder

(Elgaard):

Jeg takker alle de ærede Medlemmer, der har givet Tilslutning til, at man søger at faa et Resultat ud af dette Lovforslags Bestemmelser. Jeg vil gerne gøre nogle enkelte Bemærkninger til de forskellige Udtalelser, der er fremsat.

De ærede Medlemmer Hr. Horn, Hr. Boeck-Hansen og Hr. Rasmussen (Gylling) kom ind paa det Spørgsmaal, om Fordelingen mellem Staten og Kommunerne er rigtig. Det er selvfølgelig en Ting, vi kan prøve nærmere i det kommende Udvalg. Men der er ingen Tvivl om, at naar Staten efter Forslaget tager de $\frac{2}{3}$, er det et saa væsentligt Bidrag til Opnaaelse af en Modernisering af disse Baner, at det nok vil være noget vanskeligt at gøre dette Beløb større.

Privatbanernes Historie er i det store og hele den, at Ønsket om et saadant Baneanlæg har rejst sig paa de paagældende Egne. Det er Kommunerne, der vel i de fleste Tilfælde fra Banernes Tilblivelse og til nu har været interesseret i, at disse Linier holdtes i Gang, og derfor er der en overmaade god Baggrund for, naar man nu fra alle Sider indrømmer, at der trænges til en Modernisering, at lade Kommunerne tage en ikke uvæsentlig Part.

Det ærede Medlem Hr. Horn spurgte om Resultaterne af den for en Række Aar siden foretagne Støtteaktion over for Privatbanerne. Derpaa kan jeg svare, at noget rent talmæssigt Resultat med Hensyn til, hvad man da opnaaede, har jeg ikke ved Haanden, men dengang var det jo et betydeligt mindre Antal Baner, der var Tale om at støtte, idet adskillige af de sidst byggede Privatbaner ikke eksisterede eller var saa nye, at der slet ikke var Tale om at tage dem med. Endvidere blev den Hjælp, der dengang ydedes Privatbanerne, væsentligt eller maaske udelukkende ydet til Anskaffelse af Motorvogne og muligvis en Del andet Materiel.

Flere ærede Medlemmer har talt om, at det Udvalg, der skal tilrettelægge Fordelingen af disse Beløb mellem Staten og