

**[Dons.]**

selspriserne efterhaanden blev taarnhøje. Underskuddet dalede imidlertid stærkt i Besættelsesaarene, hvilket er forstaaeligt, idet Banerne i meget vid Udstrækning blev anvendt til Transport af den ene eller den anden Art, og jeg gaar ud fra, at en stor Del af Banerne efter Besættelsens Ophør har haft ret betydelige Transporter af dansk Brændsel, saa indtil nu vil jeg ikke tro, at det Underskud, jeg nævnte før, er steget væsentligt.

Men samtidig er saavel Banelegemerne som det rullende Materiel blevet forringet, kommet ud for en saadan Slitage, at det er afgjort nødvendigt, at saavel Banelegemer som Materiel underkastes Reparationer og Modernisering. Naar jeg nævner Modernisering, er det, fordi det ikke vil være tilstrækkeligt at reparere og oppudse det forhaandenværende Materiel. Man maa ogsaa modernisere Banerne, saa de er i Stand til at udføre hurtigere Transporter, end Tilfældet har været hidtil. Jeg tænker her paa Anskaffelse af Skinnebuser. Den Befolkning, som bor i de Egne, Banerne trafikker, har et retfærdigt Krav paa, at Transportmidlerne moderniseres.

Men ser man paa Banernes Økonomi fremover, saa fristes jeg til at spørge: Er det samfundsmæssigt forsvarligt; at man ofrer meget store Millionbeløb paa Banernes Modernisering, og at man saa tilsyneladende kritikløst giver Bilerne Lejlighed til at konkurrere med Banerne? Jeg vil gerne spørge den højtærede Minister, om der ikke vilde være Anledning til ogsaa at se paa dette Forhold? Maaske det i § 4 nævnte Udvalg ogsaa kunde kigge lidt paa den Side af Sagen.

Af Forhandlingerne i det andet høje Ting ser jeg, at den højtærede Minister for offentlige Arbejder har givet Tilsagn om at sammenkalde Privatbanernes Fællesrepræsentation og Personaleorganisationer for derigennem at søge at faa de gamle Pensionisters Pensionsforhold ordnet, saa at de kommer op paa en saadan Pension, som de retfærdigvis har Krav paa, en Pension, som svarer til den, deres Kolleger faar ved Statsbanerne. Jeg vil gerne takke den højtærede Minister for det Tilsagn, han her har givet.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling her i det høje Ting.

**Stegger Nielsen:** De senere Aar og ikke mindst Krigsaarene har slidt haardt paa Danmarks Privatbaners Anlæg og Materiel.

Det er blevet nødvendigt med Reparationer og Fornyelser i større Omfang for disse Baners Vedkommende, og hertil kommer nu en haardt tiltrængt Modernisering, som er en Betingelse for, at disse Baner kan løse deres Transportopgaver og tage den haarde Konkurrence op med de øvrige Transportmidler, saaledes som Forholdene nu ligger. Før Privatbanernes Vedkommende er der haardt Brug for mere Motortrækraft til Afløsning af Damplokomotiver, som er for dyre i Driften, og der er Brug for Sporforstærkninger, Modernisering af Personvogne, af Værksteder og Remiser og Installation af Trykluftbremser. En mere økonomisk, altsaa en billigere Drift er og bliver en Nødvendighed for Banerne med Fremtiden for Øje; og de Foranstaltninger, der kan tjene hertil, er det simpelthen en Livsbetingelse at faa gennemført. Et Led i disse er Skinnebuserne, som er kommet til i den senere Tid; de betyder en stor Forbedring for Persontrafikken og en Billiggørelse af Driften.

Nu kunde i denne Forbindelse det Spørgsmaal stilles — Ordføreren for det socialdemokratiske Parti, det ærede Medlem Hr. Dons var lidt inde paa det —, om Statens økonomiske Medvirken her er paakrævet og forsvarlig. Jeg synes, at Svaret her paa maa gives ud fra en Bedømmelse af de private Baners samfundsgavnige Betydning, og denne mener jeg er uomtvistelig. Danmarks Privatbaner har i Længde et Antal Banekilometer, som i alt væsentligt er det samme som De danske Statsbaners, og de gaar i Almindelighed igennem Egne, hvor der er haardt Brug for dem.

Man kan undertiden høre den Betragtning fremsat, at denne Trafik jo kunde besørges af Automobilet. Jeg tror det ikke, generelt set. Bilernes Betydning skal ingenlunde undervurderes. De har bl. a. den Fordel at kunne komme til hver Mands Dør, hvad Banerne ikke kan, men erstatte Banerne, særlig med Hensyn til Godstrafikken, kan de nu engang ikke. Jeg tror, at hvis man erstattede Danmarks Privatbaner — hvis det var gørligt, hvad det nu ikke er — med Automobilet, vilde det vise sig, at det blev en dyrere Transport og langt fra saa konstant; det saa vi under Krigen, da Benzin, Olie og Gummi svigtede. Hvordan vilde vi i dette Land have staaet i det, om vi ikke havde haft Privatbanerne? Selv med Mangel paa Kul og den nødvendige Omlægning af Trækraften i disse Aar lykkedes det at holde Banerne i Gang, endda saaledes, at de rent regnskabsmæssigt kom til at staa betydeligt bedre. Dette