

[Horn.]

Allerede efter den første verdenskrig lå det ganske klart, at privatbanerne ville møde betydelige vanskeligheder fremover. Den udvikling, som automobilet har gennemgået, i forbindelse med menneskets trang til at bevæge sig fra sit udgangspunkt til sit bestemmelsessted og tilbage igen, har — bl. a. i kraft af den fart, automobilet kan bevæge sig med, og den særlige indvirkning, dette har navnlig på det yngre slægtled — bevirket, at automobilerne i høj grad har overtaget jernbanernes funktion. Trafikken vender tilbage til landevejene, hvorfra den i sin tid er kommet.

Den store trafikkommission af 1936, som afgav en ret fyldig betænkning, opstillede dengang visse skøn over, hvorledes privatbanernes fremtid ville blive, og opdelte dem i 4 grupper, idet man mente, at en sådan firdeling ville være passende for afvejningen af, hvilke baner der skulle nedlægges, og hvilke der skulle forberede nedlægning, og hvor det var tvivlsomt, hvorvidt banen skulle nedlægges eller ej. Den første af grupperne omfattede dem, man mente skulle fortsætte.

Vi har siden dengang fået lovgivningen om dækning af privatbaners underskud. Den blev i 1949 gjort permanent, idet man fra alle sider erkendte, at det var ønskeligt at opretholde i alt fald en væsentlig del af privatbanerne, fordi de havde en mission at røgte. I 1948 fik vi loven om modernisering af privatbaner; den må ses i direkte relation til de vanskeligheder, privatbanerne under den anden verdenskrig har haft med at få fornyet deres materiel, samt den øgede konkurrence fra automobilerne i kraft af den udvikling, disse havde gennemløbet i krigsårene, både hvad angår persontransport og godstransport.

Det haster derfor nu med at afgøre, hvorledes staten vil stille sig til spørgsmålet om ved en ny lovgivning at forbedre privatbanernes livsmuligheder. Moderniseringsloven af 1948 forudsatte nemlig — således som også loven om dækning af privatbanernes underskud gjorde det — at såvel de kommunale råd de pågældende steder som den befolkning, banerne dækker, står bagved banens opretholdelse. Der var i moderniseringsloven fastsat de såkaldte garantiperioder, af hvilke den første ud-

løber den 1. april i år; de følgende strækker sig indtil udgangen af 1959. Det vil sige, at alle de steder, hvor garantiperioden udløber den 1. april i år, må man snarest muligt have klarhed over, hvorledes forholdene skal forme sig fremover. Det er derfor, man med spændt forventning rundt omkring i landet venter på at få klarhed over, hvorledes tinget vil stille sig. Jeg tror, at vi ved denne lejlighed kan undgå at diskutere spørgsmålene privatbaner kontra statsbaner og eventuel statsovertagelse af privatbaner. De har gennem årene været drøftet, men jeg tror, det er gået op for befolkningen, at der er ingen muligheder for, at staten vil overtage privatbaner. Det har tinget forsåvidt taget stilling til, da man i sin tid tog stilling til Lollandsbanen. Jeg synes også, det ville være urimeligt, om staten overtog privatbaner, når vi ved, at statsbanerne allerede har nedlagt nogle af deres dårligste strækninger og må nedlægge flere.

De, der var medlemmer af udvalget vedrørende Slangerupbanens overtagelse, husker, at den daværende generaldirektør på direkte anmodning af udvalget gav tilsagn om, at statsbanerne ville foretage nedlæggelser, efterhånden som man fandt det hensigtsmæssigt. Derfor mente man dengang heller ikke, at det var nødvendigt at inddrage statsbanerne i det kommissionsarbejde, der vedrører privatbanerne, men at statsbanerne selv måtte sørge for at klare disse forhold, så der ikke fra det høje ting skulle komme krav om, at statsbanerne likviderede de baner, som økonomisk set måtte siges at være uhensigtsmæssige.

Man kunne naturligvis rejse det spørgsmål, om privatbanerne ikke kunne klare sig ved at indføre takstforhøjelser. Jeg tror, de fleste — i hvert fald i det høje ting — er klar over, at takstforhøjelser ikke giver muligheder for at redde privatbanerne. Når dertil kommer, at vi nu kan se, at det er yderst tvivlsomt, om de sidste takstforhøjelser trods den forhøjede benzinafgift overhovedet har gavnet statsbanernes rentabilitet, tror jeg, enhver vil være klar over, at al snak om, at privatbanerne bare kan forhøje deres takster og så iøvrigt klare sig selv i stedet for at komme til staten, kan man roligt spare sig; den har ikke noget med virkeligheden at gøre.