

[Horn.]

Tilbage bliver så den mulighed, som har foreligget i de to andre love, og som også er rygraden i det foreliggende lovforslag, nemlig at den befolkning, som har gavn af de pågældende privatbaner, sammen med staten søger at klare en del af de vanskeligheder, der måtte opstå. Kommissionen har i to afsnit redegjort for denne mulighed, og af lovforslagets §§ 1—5 fremgår det, at det er hensigten, at staten skal påtage sig 85 pct. af udgifterne til reguleringstillæg og andre særlige tillæg til pensionisterne, og i §§ 6—9 bestemmes det, at staten skal deltage i en fortsat modernisering med 75 pct. af udgifterne eller 5 pct. mere end efter den tidligere moderniseringslov.

Det er dette forslag fra kommissionen, som regeringen har antaget som sit, og det er mit parti særdeles tilfreds med. Jeg vil gerne her benytte lejligheden til at sige kommissionen tak for det arbejde, den har udført på så hurtig en måde. Selvom bilagene endnu mangler, vil de, der har haft tid til at læse betænkningen, have set, at det er sjældent, folketinget har fået tilsendt en betænkning, der stiller tingene så kort og så klart op. Kommissionen har vel nok vidst, at tinget ville få kort tid til at arbejde med dette forslag, og man har virkelig gjort sig umage for at gøre det forholdsvis nemt for folketinget at tage stilling til problemet, og det siger vi kommissionen tak for.

I betænkningen opdeles banerne ikke i fire, men i tre grupper, nemlig i gruppe 1 de baner, som må skønnes at kunne klare sig i lang fremtid, i gruppe 2 de baner, som i alt fald må skønnes endnu at have en del leveår, og endelig i gruppe 3 de baner, hvis drift er yderst tvivlsom, og som sikkert må gå i gang med en likvidation, dog ikke for hurtigt, fordi det ville skabe en række vanskeligheder.

Man kan selvfølgelig ikke med sikkerhed sige — det tror jeg heller ikke kommissionen vil forlange — at den og den bane hører under en bestemt gruppe. Hvis man slår efter i 1936-kommissionens betænkning, vil man se, at linien i grupperingen af banerne i denne betænkning stort set holder. Der er enkelte undtagelser, som måske kan skyldes de særlige forhold, vi

har gennemlevet siden 1936; det er i alt fald det indtryk, jeg har fået også ved iagttagelser på andre erfaringsområder. Den opdeling, som kommissionen her har foretaget, er imidlertid yderst nøgtern. Jeg kunne for så vidt slutte her under henvisning til betænkningen og til den højtærede ministers fremsættelsestale, men da dette lovforslag er af meget vidtrækkende karakter, vil jeg dog fremsætte enkelte yderligere betragtninger.

Som jeg før sagde, kan denne dag, denne forhandling, den endelige afslutning af hele dette arbejde, blive af historisk betydning for privatbanerne, for når dette er gennemført — og jeg håber, det lykkes — har staten dermed formentlig sagt: nu vil vi ikke være med længere; vi giver dette tilbud, og så må I selv derude omkring samle jer om banen, hvis I ønsker at opretholde den, ellers må I indstille jer på en likvidation. Det er nemlig her princippet, som det også har været princippet i de tidligere love vedrørende privatbanernes forhold, at man siger til befolkningen: når I selv vil gøre en indsats, stiller staten sig ved siden af jer og giver under de her nævnte vilkår tilskud på henholdsvis 85 og 75 pct. Der er en sådan spændvidde i denne lovgivning, at tilbudet om de 85 pct.s tilskud fra statskassen ikke blot gælder privatbaner, som er i drift, men også gælder baner, som er under likvidation.

Som tidligere nævnt må altså hver egns befolkning tage sit standpunkt og afgøre, hvorvidt den vil samles om sin bane og sørge for at tilføre den de nødvendige indtægter, således at der er rimelighed i at drive den videre. Her bliver det naturligvis nyttevirkningen, som må lægges til grund. Nu kan man ikke med få ord sige, hvad nyttevirkningen er i hvert enkelt tilfælde, men ud fra de erfaringer, som moderniseringsudvalget har gjort, og som naturligvis også ministeriet for offentlige arbejder har gjort, skulle det være muligt som hidtil ved samarbejde parterne imellem — efter det foreliggende forslag bliver parterne jo de interesserede kommuner, ministeriet for offentlige arbejder og underskudsudvalget — at finde frem til en fornuftig ordning med støtte til de baner, som samfundet har en væsentlig interesse i at opretholde, og til hvis opretholdelse man finder det