

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

Det fremgår også af forslaget, at man må have nogenlunde rolige former for de moderniseringer, der skal foretages.

I det store og hele er jeg og mit parti altså tilfredse med lovforslaget. Der er ikke nogen mulighed for at standse udviklingen, som nu går tilbage til vejene. Det er modsat bevægelsen på diligencernes tid, da man jo gik fra vejene til banerne. Der er ingen vej tilbage, det må vi tage til efterretning.

Nu vil jeg atter gerne anmode om, ligesom jeg gjorde sidste år, at der må blive nedsat en hurtigt arbejdende kommission vedrørende DSBs mindre levedygtige strækninger. Jeg tror, den højtærede minister vil give mig ret i, at rent psykologisk kan noget sådant være nødvendigt af hensyn til de ret store dele af befolkningen, som stadigvæk har den opfattelse, at det er urimeligt, at statsbanernes døde eller halvdøde strækninger bevares. Hvis man har noget at køre med, kører man med det, men som regel kører vognene tomme, uden at den pågældende egns befolkning har nogen som helst interesse i eller ansvar for, at den del af trafiknettet bliver udnyttet. Jeg vil gerne anmode om, at man nu får denne sag undersøgt. Det tror jeg rent økonomisk vil spille en meget stor rolle.

Jeg vil også gerne slutte mig til det ærede medlem hr. Horns tak for kommissionsbetænkningen. Jeg har lige set eller prøvet at se grundskyldskommissionens betænkning igennem, og jeg tror, at den foreliggende betænkning om privatbanerne er et arbejde, som nok kan stå som et mønster for visse andre kommissionspublikationer, vi har set.

Jeg er også enig med det ærede medlem hr. Horn i, at der er ingen grund til at lade DSB overtage nogle banestrækninger. Jeg mener altså, at statsbanerne skulle af med noget af det, de har, og det vil de forhåbentlig også gerne.

Med hensyn til takstforhøjelser ligger det sådan, at den vej er spærret. Privatbanernes takster er i forvejen højere — i almindelighed i hvert fald — end statsbanernes takster, og her er der altså ikke noget at gøre. Vi må så håbe, at de dele af befolkningen, som nu beslutter sig til at beholde deres baner, når dette lovforslag er vedtaget, vil forstå, at her stilles de overfor et enten-

eller: om de vil slutte op om dette trafikmiddel, eller om de kan undvære det. Hvis den jævne, almindelige befolkning mener, at man ikke har brug for en bane, kan man ikke forlange, at kommunalbestyrelserne skal gå ind i arbejdet for at bevare den, måske oven i købet modernisere den og føre den videre. Det står altså til den egns befolkning, hvorigennem banen fører, at bestemme, hvad den vil eller ikke vil. Derfor tror jeg, det er en god udgang på dette, at vi nu har fået forelagt et lovforslag, hvorefter man kan tage de samlede problemer op til en løsning, og jeg skal på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af lovforslaget i det kommende udvalg.

Else Zeuthen: Det foreliggende lovforslag bygger, som det allerede har været fremhævet, på den betænkning, der i december blev afgivet af kommissionen til undersøgelse af privatbanernes forhold, en kommission, som blev nedsat af ministeren for offentlige arbejder i april 1954. Desværre er betænkningens bilag endnu ikke tilgængelige, men ikke desto mindre giver den et interessant og broget billede af privatbanernes forhold rundt om i det ganske land.

Betænkningen holder sig absolut indenfor kommissoriets grænser. Dette er sikkert rigtigt, men det bevirker, at man uvilkårligt kommer til at savne et større udblik over hele vor trafiksituation. Allerede ved debatten i fjor om lovforslaget om midlertidige driftslån til vanskeligt stillede baner blev det fra flere sider hævdet, at vi også trængte til en undersøgelse af visse statsbanesidelinier for at få konstateret, om der også var nogle af dem, der var modne til nedlæggelse. Og når man så kommer til denne debat med et frisk indtryk af den nyåbnede 50 mill. kr.s Hørsholmvej og erindrer, at der fra sagkyndig side har været talt om, at vi står overfor muligheden af en årlig trafikinvestering på milliardbeløb, spørger man sig selv, om ikke tiden var inde til en samlet overvejelse og vurdering af hele vor trafiksituation, for jeg tror, vi er mange, der forstår, hvor nær en sammenhæng der er mellem de forskellige trafikmidler. Det er ikke bare fortjeneste at nedlægge en privatbane, fordi den giver underskud — straks melder kravet sig om investering i