

[Wittrup.]

nødvendige Forbindelser med Statsbanernes Tog o. s. v., saa at man ikke kan regne med Banen, naar man skal bruge den, for saa vænner den langsomt, men sikkert Befolkningen til ikke at regne med Banen og til at rette sin Opmærksomhed i særlig Grad paa Rutebiler, Privatbiler og andre Befordringsmidler. Det er det, vi nu — hvad ogsaa den højtærede Minister var inde paa — skulde søge at komme bort fra ved nye Skinnebussler og andet hensigtsmæssigt Driftsmateriel, som kan sætte disse Baner i Stand til virkelig at øve den Gerning, som er deres, inden for Trafikvæsenet.

Naar det nu foreslaas at forlænge Loven af 4. Maj 1942, kan jeg kun hilse dette med Glæde, idet denne Lov faktisk — det ved jeg — har reddet nogle Privatbaner fra at blive nødt til at standse, fordi en enkelt Kommune, en mindre interesseret Kommune, har nægtet at betale sin Andel i Underskuddet. Efter den Form, et saadant Aktieselskab oprindeligt har, vilde en saadan Nægtelse nemlig kunne betyde Standsning af Banen. Dette vilde være ganske urimeligt, og denne Vanskelighed har Loven af 4. Maj 1942 bragt den paagældende Bane ud over ved at fastslaa, at hvis et Flertal af Kommuner, repræsenterende Aktiemajoriteten, bestemmer, at Banen fortsat skal drives, og at Underskuddet skal fordeles blandt Kommunerne i Forhold til deres Aktieandel, kan det Udvalg, som Loven omtaler, med Tilslutning fra Ministeren bestemme, at det skal være saaledes. Med andre Ord, en enkelt Kommune eller enkelte Kommuner kan ikke længere standse en Bane, efter at denne Lov traadte i Kraft i 1942. Det er denne Lov, der nu søges forlænget i 3 Aar for at sikre imod, at Privatbaner vilkaarligt nedlægges, uden at der er nogen virkelig Grund til det. Som den højtærede Minister nævnte, maa man saa haabe, at der i Løbet af den Tid maa komme en Afklaring med Hensyn til hele vort Trafiksystem, saa at Rutebiler og Fragtbiler kommer til at virke i Forbindelse med Banerne og ikke i Konkurrence med dem, ligesom det maa haabes, at Banernes Driftsmidler til den Tid maa være saaledes fornyet, at Banerne vil være i Stand til at optage Konkurrencen med private Transportforetagender.

Vi haaber da, at det maa lykkes at redde de fleste af vore Privatbaner fra Nedlæggelse og gøre dem til nyttige vedvarende Organer i Landets Trafikvæsen.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget til

hurtig og velvillig Behandling i det høje Ting.

Stegger Nielsen: Loven af 4. Maj 1942 var en god Lov for de danske Privatbaner og blev modtaget med megen Paaskønnelse af disse. Der blev herved skabt Mulighed for, at Staten gennem Bevillinger paa de aarlige Finanslove kunde tage Del i Privatbanernes Underskud, og ligeledes for, at der, forudsat Enighed i det i Henhold til Loven nedsatte Udvalg med Tilslutning fra en Majoritet af de interesserede Kommuner og Ministeren, kunde paalægges de implicerede Kommuner at deltage i Underskuddet ved en Bane. Denne Ordning har virket godt og tilfredsstillende, og heldigvis har Konjunkturerne for Danmarks Privatbaner i Besættelsesaarene stillet sig saa gunstigt, at Statens Tilskud er gaaet stærkt ned, saaledes som det for et Øjeblik siden blev oplyst af den højtærede Minister; det var i det første Aar, 1941—42, i den 5-aarige Periode 472 600 Kr. og i 1944—45 kun 29 000 Kr. Denne glædelige Udvikling har været uhyre tilfredsstillende, ikke mindst for Privatbanerne selv, deres Ledelse og de interesserede Kommuner. Man vil inden for disse Foretagender som alle andre Steder helst klare sig selv, og det forekommer mig, at der maa siges at være ydet et dygtigt Arbejde inden for Danmarks Privatbaner igennem Tiderne, ydet en god Service for store Dele af den danske Befolkning, ikke mindst i de sidst forløbne Aar, en Virksomhed, der i høj Grad staar i det samlede Samfunds Tjeneste. At det samme Samfund har haft haardt Brug for vore Privatbaner, er blevet tilstrækkeligt dokumenteret. Vi har været glade for at have dem. Det fremgaar af den store Brug, man har gjort af Privatbanerne, at man ved Nedlæggelse af bestaaende Trafikmidler skal gaa frem med en vis Forsigtighed, en vis Varsomhed, fordi man aldrig ved, hvad man kan faa Brug for; man kan komme ud for Overraskelser, naar man eventuelt mangler et Trafikmiddel.

Den nedadgaaende Linie i Udgiftsdækningen fra Statens Side kan vi desværre ikke regne med en Fortsættelse af, naar fuld Konkurrence med Biltrafikken igen sætter ind. Af den Grund, og tillige fordi der ikke er skabt fuld Klarhed over hele Trafiksituationen i Landet, herunder hvorledes den nye Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel skal udformes, vil det være rigtigt at forlænge 1942-Loven. Det maa efter Sagens Natur blive en midlertidig Lov igen for ikke at foregribe noget. Der foreslaas nu en For-