

nes Persontrafik skal kunne opretholdes paa økonomisk Basis.

Ogsaa Sporforstærkningsarbejder og Modernisering af Værksteder og Remiser er medtaget, ligesom man ved den foreløbige Gennemgang har medtaget Udgifterne ved Installation af Trykluftbremseanordninger paa den Del af Privatbanernes rullende Materiel, som efter Moderniseringens Gennemførelse fortsat skal forblive i Drift. Man skal i denne Forbindelse erindre om, at et af Ministeriet for offentlige Arbejder i 1943 nedsat Udvalg i sin Betænkning har indstillet Trykluftbremsesystemet gennemført paa Privatbanerne, navnlig af Hensyn til Samtrafikken med Statsbanerne. Udvalget indstillede, at Udgifterne herved afholdes af Statskassen enten som Tilskud eller — i de Tilfælde, hvor Samtrafikken med Statsbanerne er af mindre Betydning — som Laan paa forskellige Vilkaar, og i Begyndelsen af Aaret 1945 opnaaede man Finansministeriets Tilslutning til paa forventet Efterbevilling at disponere over 2 Mill. Kr. til Indkøb af de fornødne Aggregater i Tyskland, der dog aldrig blev leveret.

Det er Ministeriets Opfattelse, at der i Almindelighed bør ses bort fra under Moderniseringen at medtage Byggearbejder ved Stationerne, men man mener dog ikke, at det Moderniseringsudvalg, der foreslaas nedsat ved Forslaget, skulde være afskaaret fra i enkelte Tilfælde at medtage Arbejder af denne Art i sin Indstilling, ligesom Udvalget, der maa forudsættes at træde i direkte Forhandling med Banerne, ikke i Enkeltheder bør være bundet ved det Skøn over, hvilke Foranstaltninger der bør søges gennemført, der har været lagt til Grund ved den foreløbige Gennemgang af Sagen.

Derimod har man forudsat, at Loven ikke skulde omfatte Nyanskaffelser og Modernisering af Automobilmateriel.

Af den samlede Overslagssum paa 50 Mill. Kr. vil ca. 10 Mill. Kr. kunne udredes af Banerne selv ved Hjælp af deres Fonds. Det bemærkes i denne Forbindelse, at man ikke har fundet det rimeligt at forudsætte Banernes Fondsmidler i deres Helhed brugt til Moderniseringen. Dels vil en Del Fondsmidler, der henstaar i Fonds med særlige Formaal (Pensionsfonds, Snerydningsfonds, Maskinskadefonds og lignende) ikke godt kunne anvendes hertil, dels vil det næppe være rigtigt at blotte Banerne fuldstændigt, fordi der er visse Anskaffelser, bl. a. af Automobilmateriel, der som nævnt ikke er medtaget i Moderniseringsplanen, som Banerne maa foretage i de kommende Aar, og hvortil de opsparede Fonds eventuelt skal

bruges, men et Beløb af 10 Mill. Kr. vil kunne paaregnes til Raadighed af Fondene, uden at disse derved berøves Evnen til at løse de øvrige Opgaver, som paahviler dem.

Det resterende Beløb af Overslagssummen eller 40 Mill. Kr. maa da søges tilvejebragt fra anden Side. Under Hensyn til at Staten allerede ved Loven af 1931 gik ind med et betydeligt Beløb for at hjælpe Privatbanerne, og da Staten senere ved Lov Nr. 203 af 4. Maj 1942, jfr. Lov Nr. 278 af 15. Maj 1946, er kommet ind paa ogsaa at yde Bidrag til Dækning af Privatbanernes Underskud, maa man finde det rimeligt, at Staten fortsætter denne Politik og deltager i Udgifterne ved Gennemførelsen af den forestaaende Modernisering af Privatbanerne. Man mener imidlertid ikke, at Staten bør være ene herom. De i en Privatbanes Drift interesserede Kommuner bør ogsaa deltage i Udgifterne, og man vilde skønne det en passende Fordeling, at de Moderniseringsudgifter, som ikke findes at burde afholdes af en Privatbanes Fonds, afholdes med  $\frac{2}{3}$  af Staten og  $\frac{1}{3}$  af de interesserede Kommuner. Ved en saadan Fordeling vil Statskassens samlede Udgifter blive ca. 27 Mill. Kr., der vil kunne fordeles over i hvert Fald 5 Aar, idet Gennemførelsen af Foranstaltningerne vil strække sig over mindst dette Tidsrum, under Hensyn til de lange Leveringstider, der under den nuværende Efterkrigsperiode maa regnes med.

Hvis Moderniseringsstøtten skal betyde nogen driftsøkonomisk Fordel for Banerne, bør det i Almindelighed søges undgaaet, at Investeringen kommer til at belaste Banernes Driftsbudgetter, og Støtten bør derfor efter Ministeriets Formening ydes enten i Form af Aktieindskud eller som Laan, der kun skal tilbagebetales i Tilfælde af Banedriftens Ophør, og som da i det Omfang, hvori det er muligt, skal sikres ved Pant i det nyanskaffede eller moderniserede Materiel. Om det i særlige Tilfælde under Hensyn til enkelte Baners konsoliderede Økonomi kan være rimeligt at kræve Laan, der ydes saadanne Baner, forrentet med en efter Forholdene passende Rente, forudsættes optaget til Overvejelse i Forbindelse med Fastsættelsen af de øvrige individuelle Laanvilkaar, men det maa antages, at Laanene for den overvejende Del af Privatbanernes Vedkommende kun vil betyde en virkelig Hjælp, hvis de ydes rentefrit.

Om de enkelte Bestemmelser i Lovforslaget, der herefter er udarbejdet efter de anførte Retningslinier, bemærkes:

I § 2 er der i Lighed med, hvad der var Tilfældet ved Lov Nr. 53 af 14. Marts 1931,