

Formanden: De tre følgende på dagsordenen opførte sager kan kun med tingets samtykke behandles i dette møde, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

Tredie behandling af forslag til lov om tillæg til lov nr. 449 af 23. september 1947, jfr. lov nr. 451 af 4. oktober 1947, om opførelse af arbejderboliger på landet.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 496).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 54 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til folketinget.

Dernæst foretoges:

Tredie behandling af forslag til lov om udlån til arbejderboliger på landet.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 498).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 55 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til folketinget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3803; fremsættelsen findes i tidenden sp. 491).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Wittrup: Et forslag til lov om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud har vi jo set før, og det foreliggende lovforslag indeholder ikke større ændringer fra tidligere love angående samme formål. Men der er det nye her, at loven nu søges gjort permanent. Dette fremgår af lovforslagets § 1, og det har jo også sin fordel. Det står i relation til, at der er tale om betydelige tilskud til privatbanernes modernisering. Det er klart, at når staten yder betydelige tilskud til privatbanernes modernisering, er det også meningen, at disse baner fortsat skal drives en årrække frem i tiden. Det, at vi nu gør loven om tilskud til dækning af privatbanernes underskud permanent, skulle jo gerne bevirke, at de kommuner, som er med til at dække underskuddet, i højere grad vil være villige til og betænkt på at gå ind på at dække underskuddet for en årrække, således at de pågældende baners bestyrelse derved får frie hænder, mere dispositionsfrihed til at planlægge driften for flere år, eventuelt overtage andre trafikmidler og således sikre banernes drift ud i fremtiden. Det skulle kunne ske ved, at loven gøres permanent.

I § 2 tales om privatbanernes „almene og lokale betydning“, og det er helt rigtigt, at en privatbane kan have betydning i i begge henseender. Nogle har måske kun betydning som lokalbaner, medens andre har betydning også i videre udstrækning, idet de fører trafikken fra den ene statsbane til den anden, fra den ene by til den anden. Sådanne baner har efter min mening i allerhøjeste grad almen interesse; de har interesse for befolkningen i sin helhed i modsætning til de baner, der ender blindt ude i oplandet, og som er fødebaner for andre baner eller for den by, hvorfra de udgår, og har til opgave at betjene netop den kreds af landets borgere, som grupperer sig om vedkommende bane. Den er deres bane; den har ingen betydning for den gennemgående trafik og er således måske noget svagere stillet end den bane, der løber fra det ene knudepunkt til det andet og således også har betydning for den gennemgående trafik.

Der synes at være taget fuldt hensyn til dette i lovforslaget, hvad der fremgår af det benyttede udtryk i § 2: „deres almene og lokale betydning“.

En betingelse for, at en bane i det hele taget kan få tilskud, er, at kommunerne er villige til at dække det restunderskud, der bliver tale om, efter at staten har ydet