

[Jørgen Jørgensen.]

den forskydning, som er foregået i selve prisforholdet. For man har jo godt nok, i hvert fald indenfor de fleste baner, ved en pensionsforsikring skaffet sig den fornødne sikring for sine funktionærer i det øjeblik de skal pensioneres; men denne forsikring er tegnet ud fra det prislag, der dengang eksisterede, på samme måde som statens forsikring jo hviler på det prislag, der dengang eksisterede. Nu har det hele forskudt sig, og disse reguleringstillæg slår mange baners økonomi i stykker. Jeg kan i hvert fald sige for den banes vedkommende, som jeg selv, om jeg så må sige, er impliceret i, at hvis vi ikke havde denne kolossale byrde, ville vi have haft nogenlunde balance, og så havde vi ikke behøvet at komme til staten og bede om tilskud. Sydfynske baner skal jo nu fra 1. april overgå til staten, og der bliver i den anledning overfor de kommuner, som nu skal deltage i forpligtelsen overfor de baner, som sydfynske baner skal drive i forpagtning, argumenteret på den måde, at nu vil oplandets beboere få billigere takster. Hvis nu statsbanerne havde været en overskudsforretning, som gav penge i kassen, kunne det vel i og for sig ikke have haft noget imod det, men man må desværre indrømme, at det er ikke tilfældet, og så bliver forholdet det, at vi, der ligger med baner, som fører en takstpolitik, som vi mener er rigtig og nødvendig for at kunne holde os i nærheden af balancen, vi skal ikke alene betale vore egne højere takster, men også betale den del af takstnedsættelsen, som i kraft af, at statsbanerne kører med lavere takster, tilfalder beboerne i de kommuner, som nu kommer ind under forpagtningsforholdet til staten. Det er noget, som det vil blive meget svært for almindelige mennesker at forstå. Tager jeg f. eks. en kommune som Odense, hvortil der kører mange privatbaner eller kommunale baner, hvilket udtryk man nu vil vælge — jeg er iøvrigt enig med det ærede medlem hr. Gudiksen, der for lang tid siden har startet dette udtryk: kommunale baner —, tager vi en kommune som Odense, som har alle disse fødelinier, kan man godt kalde det, ind til byen — men det er der jo også mange andre byer end Odense, der har, selvom det ikke er privatbaner, men kun statsbaner —, ja, så er det set fra et kommunalt synspunkt et ganske urimeligt forhold. Derfor bør man efter min mening, når sagen nu kommer i udvalg, prøve at finde en anden form for støtte; det er muligt, at man ikke kan

finde en form, der dækker hele det forhold, jeg her sigter til, men jeg synes i alle tilfælde, det vil være rimeligt at se at finde en udvej.

Dertil kommer, at det for de funktionærer, der er ansat ved disse baner, er en meget alvorlig sag. Nu har man gennem moderniseringsforanstaltningerne, som vi alle er så glade for, disponeret over en 10 mill. kr., regner man med, af de pågældende baners fonds, og dette er rimeligt og naturligt, inden man går til at yde tilskud fra statens side til modernisering. Men det betyder jo, at hvis disse baner standser, er der ikke flere værdier i dem; så har staten, om jeg så må sige, lagt sin hånd på de værdier, der var i disse baner, og så har de funktionærer, der efterhånden går af, ikke noget som helst sted at henvende sig for at få det reguleringstillæg, som de troede, de havde krav på i lighed med alle andre fastansatte funktionærer. Jeg synes, det var rimeligt, om man sagde til disse mennesker: den oprindelige pensionsbyrde må I selv om, den må banerne, pensionsforsikringen om, I skulle i det store og hele — det kan altid svinge nogle procent — være solvente og i stand til at klare den side af sagen. Men det andet forhold ligger efter min opfattelse stadig udenfor det, man egentlig med rette kan forlange af disse baner, som i forvejen deltager i hele dækningsproblemet for statsbanernes drift. I henseende til pensionen burde man i alle tilfælde stille vore folk fuldkommen på linie med statsbanernes.

Jeg anbefaler altså lovforslaget til villig behandling i udvalget og takker den højtærede trafikminister, fordi han, således som forholdene ligger, har fundet det nødvendigt på en eller anden måde at komme privatbanerne til hjælp også i fremtiden.

Gudiksen: Jeg vil begynde med at sige tak til den højtærede trafikminister for det foreliggende forslag, og navnlig for den tilføjelse, lovforslaget har fået, som gør loven permanent. Det betyder uhyre meget for privatbanerne i den daglige drift, at der er nogenlunde tryghed med hensyn til den fremtidige drift, og den permanente ordning vil i høj grad bidrage til, at dette bliver tilfældet. Dette har stor betydning. Vi ved, at privatbanerne har ca. 2 500 kms udstrækning, og det svarer til statsbanernes. Det, jeg især er glad for, er, at vi, når denne lov bliver permanent, egentlig fra offentlighedens side får slået fast, at kommunebaner og statsbaner i fællig er af stor betydning for samfundet. Under krigen blev det tillige slået fast, at privatbanerne dengang havde