

idet kommunerne, når der var mulighed for at opnå stats-tilskud til dækning af underskuddene, har været villige til at påtage sig garantien for banernes drift på forhånd, hvorved banernes økonomi er kommet til at hvile i et roligere leje, og banebestyrelserne har stået friere ved deres dispositioner.

Ved loven af 23. marts 1948 om *modernisering af privatbanerne* er det som bekendt forudsat, at kommunerne i en passende periode skal garantere opretholdelse af en privatbanes drift, hvis banen skal komme i betragtning ved fordelingen af de statsmidler, der er stillet til rådighed til denne modernisering. Moderniseringsandragenderne er indkaldt, og det nedsatte udvalg er gået i gang med at behandle dem så hurtigt, det lader sig gøre, idet det under de nuværende vanskelige leveringsforhold er af stor betydning, at bestillingerne på det materiel, der skal anskaffes, kan afgives så tidligt som muligt. Det bliver derfor også af betydning, at kommunerne så tidligt som muligt afgiver den garantierklæring, der som nævnt er en forudsætning for statsstøtten. Garantiperioden vil antagelig ikke kunne fastsættes til mindre åremål end 7—10 år, og det er derfor nu overensstemmende med et af privatbanernes fællesrepræsentation fremsat ønske fundet mest praktisk at foreslå lovgivningen gjort permanent.“

Statsstøtten til dækning af privatbaneunderskud har, efter hvad ministeren oplyste, i årenes løb været af meget varierende størrelse. „De to bevillinger på finanslovene for 1940—41 og 1941—42, der gennemførtes, forinden loven af 1942 kom, var på henholdsvis 906 900 kr. og 472 600 kr. I finansåret 1942—43 var beløbet 123 800 kr., og det faldt derefter i krigsårene til 29 000 kr. i finansåret 1944—45. Siden har det påny været stigende, og det beløb, der vil blive søgt ydet som tilskud til dækning af underskuddene for 1947—48, udgør 967 500 kr. Denne bevægelse i tilskuddets størrelse skyldes naturligvis de forholdsvist gunstige konjunkturer, som banerne levede under i krigstiden, men der kan allerede nu konstateres en betydelig nedgang i banernes trafik, navnlig med hensyn til godstransporterne. Denne nedgang kan ikke undgå at give sig udslag i dårligere driftsresultater, fordi banernes udgifter for en stor del er faste, og man kan næppe gå ud fra, at det for 1947—48 konstaterede underskud betegner et minimum. Det må snarere befrygtes — og de foreliggende tal for den forløbne del af indeværende driftsår tyder derpå —, at beløbet vil blive større, og dette vil navnlig ske, hvis det ikke lykkes at gennemføre en *ordning af konkurrenceforholdet mellem baner og biler*. Omvendt skulle den planlagte modernisering gerne skabe forudsætninger for en billigere og dermed mere rentabel drift.“

Ved lovforslagets 1. behandling i landstinget anbefaledes det fra alle sider til velvillig behandling i et udvalg, hvor man