

skabets aktiver, som ikke skulle overtages af det nye selskab (pengeaktiver), at dække samtlige kreditorer med undtagelse af pensionisterne og en mindre prioritetsgæld samt likvidationsomkostninger. Det nye selskabs erhvervelse af driftsaktiverne er da foreslået at skulle ske på den måde, at selskabet overtager pensionsforpligtelserne, udreder det nødvendige kontante beløb — efter det foreliggende som nævnt anslået til ca. 250 000 kr. — samt overtager prioritetsgælden på ca. 13 200 kr. i den direktørbolig, der tilhører banen. Imidlertid vil tjenestemændene kun ved en sådan overtagelse få sikkerhed for deres pension, hvis det nye selskabs forpligtelser i så henseende garanteres af stat og kommuner, og herom er der ligeledes ved overenskomsten opnået enighed. Det indbyrdes tilsvaret mellem stat og kommuner i denne henseende er tænkt ordnet således, at de årlige pensionsudgifter opføres på det nye selskabs årlige driftsregnskaber og dækkes gennem de bidrag, der i henhold til lovgivningen om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud stilles til rådighed. Det er dog forudsat, at statens bidrag skal udgøre mindst 65 pct. Det er endvidere aftalt, at de pensionsforpligtelser, som måtte restere, hvis det nye selskab på et senere tidspunkt skulle træde i likvidation, skal fordeles mellem staten og kommunerne i det forhold, hvori driftsunderskuddet for det senest forløbne driftsår har været delt mellem staten og kommunerne.

Forholdet til det tidligere lolland-falsterske jernbaneselskabs aktionærer er de i nyordningen deltagende kommuner, bortset fra Rødby købstadkommune, uvedkommende. Det er af repræsentanter for disse aktionærer over for ministeriet for offentlige arbejder gjort gældende, at statens garanti for forrentningen af det gamle selskabs aktiekapital skulle være stedsevarende, og at de pågældende derfor også efter 30. juni 1954 skulle have krav på af statskassen at få udbetalt 4 pct. af deres aktiers pålydende. Ministeriet for offentlige arbejder har afvist dette krav, fordi man må være af den opfattelse, at statens garanti, som staten har påtaget sig i henhold til en lov, der udtrykkelig kun omhandler udfærdigelsen af en 80-årig koncession, må være således forbundet med denne koncession, at den ikke kan påberåbes efter koncessionstidens udløb. Det er ministeriet bekendt, at de pågældende aktionærer overvejer et sagsanlæg mod staten i denne anledning, men udfaldet af en sådan retssag skulle som anført være nyordningen uvedkommende.

Det foreliggende lovforslag skulle herefter søges gennemført for at skaffe den fornødne lovgivningsmæssige hjemmel til nyordningen, og man skal om

lovforslagets enkelte bestemmelser bemærke følgende:

I § 1 foreslås den tidligere omtalte lovbestemmelse om den lolland-falsterske jernbanes udelelighed ophevet, og ministeren foreslås bemyndiget til at erhverve den falsterske strækning. Da som nævnt i det foregående statsbanerne er uden reel interesse i, at den formelle ejendomsret til Falsterstrækningen overføres til staten, er det fundet urigtigt at lade købesummen, 1,9 mill. kr., belaste statsbanernes anlægsbudget samt at lade renterne heraf føre til udgift på statsbanernes årlige driftsbudgetter. Man tænker sig beløbet søgt ved en fri bevilling og forrentningen af købesummen ført til udgift under finanslovens § 16 i forbindelse med rentebevillingen vedrørende de statsbaneanlæg, for hvilke der ikke for tiden svares rente på finanslovens § 2. A. En bestemmelse i sidstnævnte henseende er optaget i forslaget § 1, stk. 3.

§ 2 omhandler stiftelsen af det påtænkte nye privatbaneaktieselskab og investeringen af 500 000 kr. statsmidler heri.

I § 3 indeholdes hjemmelen til dels at udfærdige koncession til det nye selskab, dels til til dette selskab at overføre den tidligere udfærdigede koncession til drift af jernbanen fra Maribo til Bandholm, hvilken koncession efter sit indhold ikke er tidsbegrænset. Det bemærkes i denne forbindelse, at A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab ejer samtlige aktier i A/S Maribo—Bandholm jernbane, og at ejendomsretten til disse aktier er blandt de aktiver, som skal overtages af det nye selskab.

Sikringen af det nye selskabs drift gennem tilsagnet om dækning af de årlige underskud er omhandlet i § 4, og i § 5 foreslås givet ministeren den fornødne hjemmel til på statens vegne og i forening med de aktiehavende kommuner at garantere for de pensionsforpligtelser, som måtte blive overtaget af det nye selskab i forbindelse med erhvervelsen af det gamle selskabs aktiver. Det bemærkes for en ordens skyld udtrykkeligt, at denne garanti kun omfatter det personale, som overtages fra det gamle selskab, og altså ikke nyt personale, der senere måtte blive antaget af det nye selskab, ligesom de enkelte overtagne tjenestemænds pensionsretlige stilling skal være ganske uforandret, d. v. s., at de muligheder, som det gamle selskab har haft for at afskedige det efter indførelsen af lønningsreglementet af 1943 ansatte personale uden pension på samme måde skal tilkomme det nye selskab.

På to diesellokomotiver, der er forudsat overtaget af det nye selskab, og hvis samlede værdi er anslået til ca. 1,2 mill. kr., hviler en restgæld til leverandøren på ca. 550 000 kr. Leverandøren har betinget