

[Horn.]

nisering af levedygtige privatbaners spor og rullende materiel m. v.“.

Det er udtrykket „m. v.“; jeg har hæftet mig lidt ved udfra visse erfaringer, jeg har haft lejlighed til at gøre. Nu er det vel nok sådan, at udtrykket er tænkt som en ventil, fordi det kan være svært altid at nøjes med afgrænsningen „spor og rullende materiel“, når det drejer sig om moderniseringsstøtte; men jeg vil gerne have det opfattet sådan, at det må være en undtagelse, hvis der gives moderniseringsstøtte til andet end spor og rullende materiel. Det vil måske derfor være hensigtsmæssigt, at vi i udvalget undersøger, om udtrykket dækker over mere, for det kan ikke tilrådes, at staten går væsentlig videre end til at støtte modernisering af spor og rullende materiel.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til hurtig vedtagelse i det høje ting.

Jens Chr. Christensen: Vort lands såkaldte privatbaner har jo i den sidste menneskealder ofte været i søgelyset, særlig med hensyn til deres økonomi. Gang efter gang har staten grebet ind med forskellige hjælpeforanstaltninger dels til modernisering, dels til dækning af driftsunderskud, men særlig rationelt overfor privatbanernes forhold har det hidtil ikke været.

Jeg vil tro, det blev hilst med tilfredshed fra alle medejere af privatbanerne, da den høje regering i april 1954 nedsatte en kommission til at undersøge samtlige privatbaners forhold. Dette kommissionsarbejde er nu afsluttet, og man må lade den højtærede minister, at der er handlet hurtigt; endnu før kommissionsbetænkningen er trykt, har han fremsat et lovforslag bygget over betænkningen.

Det nye, som lovforslaget først og fremmest tager sigte på, er dels at lette pensionsbyrden for privatbanerne, dels at sikre pensionen til banernes fastansatte personale. At nå et sådant resultat vil ikke møde hindringer fra venstres side. Jeg vil dog gerne understrege, at netop den del af pensionsbyrden, der skyldes reguleringstillæg, er for privatbanerne ligesom for statsbanerne en meget tyngende udgift på det årlige budget; det er $\frac{2}{3}$ af hele pensionsbyrden.

Jeg vil også understrege, at enten pen-

sionen skal udredes af de igangværende eller af de likviderede baner, er reguleringstillægget en social foranstaltning, hvis nødvendighed først og fremmest er skabt af staten; og derfor også fuldt og helt bør bæres af staten fremfor af de kommuner, der står som medejere af privatbanerne.

Kommissionsbetænkningen, der er enstemmig, opdeler banerne i 3 grupper, alt efter som man finder dem levedygtige. Man har bibeholdt det princip, at de kommuner, der er medejere af privatbaner, fortsat har selvbestemmelsesret; også her følger forslaget betænkningens princip.

Det må imidlertid siges, at klokken nu falder i slag for vore privatbaner. Vil man have en ordening, skal det være nu, og den er uigenkaldelig. Da jeg læste sidste stykke i lovforslagets § 2, var det ikke fri for, at jeg fik den tanke, at staten nu halvt vil true kommunerne til at gå frivilligt med. Der er her ting, vi må drøfte i et udvalg. Vi skulle jo nødig, fordi der skabes en mere eller mindre velbeholdt frygt for fremtiden ude i de pågældende kommuner, få disse til at handle overilet og nedlægge baner, som det fremover vil vise sig det havde været rigtigst at bibeholde.

Selvom det foreliggende hjælpeforslag strækker sig videre i økonomisk henseende fra statens side end tidligere, bliver der alligevel af banernes underskud tilbage en ikke ringe procentdel, som disse privatbanekommuner må udrede; og her er vi for kommunernes vedkommende ved sagens kerne. Med fuld ret peger kommunerne på, at medens statsbanerne kører på de lange distancer og har forbindelsen mellem så godt som alle landets købstæder, kører privatbanerne på de forholdsvis korte strækninger og gennem vore fattigste egne og har derfor ikke og kan ikke have de samme økonomiske muligheder som statsbanerne.

Nu er det ret vanskeligt at sammenligne økonomien for statsbanerne og privatbanerne. Vi ved, at af samtlige banekilometer har privatbanerne 41 pct. og statsbanerne 59 pct. Men at sammenligne de to baneformers godsmængde og befordret personmængde vil ikke give os noget klart billede. Det er derimod mere klart, at næsten alle privatbanerne tjener som fødelinier til statsbanerne, og det er derfor givet, at hver gang vi nedlægger en privatbane, bliver der