

[Else Zeuthen.]

nye biler og udbygning af vejnettet; trafik skal der til enten på den ene eller på den anden måde.

Det foreliggende lovforslag tager imidlertid ikke sigte på en mulig nedlæggelse af baner, men på visse foranstaltninger til støtte af de privatbaner, der skal fortsætte, og det bringer her noget nyt, som hverken forudsattes i loven af 23. marts 1948 om tilskud til fornyelser eller i loven af 12. april 1949 om dækning af underskud. Jeg tænker her på forslaget om, at staten på visse betingelser skal betale 85 pct. af banernes udgifter til pensionisternes reguleringstillæg — også til privatbaner under likvidation — men kun dog i den udstrækning, udbyttet viser sig utilstrækkeligt til at dække disse udgifter. Dette forslag støtter sig på flere henvendelser, der dog går ud på statens overtagelse af hele reguleringstillægget, hvad kommissionen ikke har ment at kunne anbefale.

Fra vor side kan vi gå med til den foreslåede ordning, bl. a. fordi den må siges at yde funktionærerne større tryghed, end de nu har. Dækningen af det underskud, der ikke måtte blive dækket ved dette tilskud, og driftslån ifølge lovene af henholdsvis 1949 og 1955 vil blive udbetalt efter regler, der tilpasses de nye forudsætninger.

Lovforslagets § 6 indeholder imidlertid noget nyt, idet der foreslås en ny form for bevillinger til modernisering af levedygtige privatbaners materiel. Hidtil har man med lange mellemrum bevilget store beløb, nu foreslås der årlig mindre beløb som lån, her som i de andre tilfælde under forudsætning af kommunernes medvirken. Det forekommer mig at være et rigtigt princip, at man sikrer en mere jævn investeringsrytme; men vi vil gerne se nærmere på enkelthederne i forslaget i et udvalg. Det samme gælder også den højtærede ministers tilbud om eventuelt at lade repræsentanter fra folketinget indtræde i det såkaldte underskudsudvalg, som også skulle tage sig af moderniseringsproblemer.

I det udvalg, der nu bliver nedsat til behandling af lovforslaget, vil der formodentlig blive lejlighed til at høre repræsentanter for privatbanernes personale fremføre deres synspunkter, da det tydeligt af kommissionsbetænkningen fremgår, at det foreliggende lovforslag på væsentlige punkter ikke imødekommer personalets ønsker. Det drejer sig især om den manglende sikring i tilfælde af likvidation af det personale, der er blevet ansat efter 1. april 1943. Jeg vil gerne tilføje, at det er vanskeligt at se, at staten under de nuværende forhold kan strække sig videre, end det her er foreslået, men en nøje overvejelse af personalets synspunkter vil, som allerede sagt, være på sin plads i udvalget.

Må jeg forøvrigt i denne forbindelse spørge den højtærede minister, i hvilken udstrækning det vil være muligt at beskæftige personalet ved nedlagte privatbaner indenfor statsbanerne.

Til slut skal jeg blot sige, at vi fra mit partis side er villige til at fremme dette lovforslag, så at der kan foreligge bestemte retningslinier for støtte til de privatbaner, der skal fortsætte deres virksomhed, når kommunegarantien nu om kort tid udløber for en del baners vedkommende.

Alfred Jensen: Det ærede medlem hr. Jens Chr. Christensen sagde, at klokken var ved at falde i slag for vore privatbaner. Ja, det var unægtelig det indtryk, man fik, da man fik resultatet af kommissionens arbejde, betænkningen, i hånden. Spørgsmålet er så, om de muligheder, der her foreligger for privatbanerne, er af en sådan beskaffenhed, at man med fuld fortrosthed kan gå ind for dem.

Man må, som jeg tidligere har sagt, være noget varsom med at nedlægge privatbaner. Jeg ved vel, hvad der siges om det bekostelige ved at opretholde banerne, men man må også tage i betragtning, at det ikke er gratis at nedlægge banerne og heller ikke at yde befolkningen i de pågældende egne anden trafikal service; det, som skal ofres