

ordning også for den situation, at vedkommende bane senere træder i likvidation. Det må jo nemlig befrygtes, at der i almindelighed ikke vil være fuld dækning i privatbanernes boer for tjenestemændenes pensionstilgodehavende med de hertil hørende tillæg, og man kan derfor forestille sig, at de pågældende pensionister vil henvende sig til staten og de kommuner, der har drevet deres bane, med anmodning om hjælp. Ganske vist har hverken staten eller kommunerne som aktionærer nogen juridisk pligt til at træde til, men der vil dog være stærke incitamenters for begge til at gøre det, og det vil da være i alles interesse, at der på forhånd foreligger en aftale med henblik på denne situation.“

Efter at have knyttet nogle bemærkninger hertil, fortsatte ministeren:

„Den anden del af lovforslaget indeholder bestemmelser om fortsat støtte til modernisering af de levedygtige privatbaner. Som det høje ting vil erindre, blev der i 1931 og 1948 gennemført love, der stillede relativt store eengangsbeløb til rådighed for privatbanernes modernisering. Man har nu ment det mere hensigtsmæssigt at søge gennemført løbende årlige bevillinger i stedet for store samlede bevillinger med 15—20 års mellemrum. Der er ingen tvivl om, at det lønner sig at holde det trafikberedskab, som man vil opretholde, à jour, så det svarer til tidens krav, og derigennem drage fordel af de besparelser, som teknikkens udvikling giver mulighed for. Det skal i denne forbindelse oplyses, at det er udregnet, at den sidste modernisering, der blev foretaget med hjemmel i 1948-loven, for privatbanernes maskinafdeling har betydet en samlet årlig besparelse på 7 mill. kr. ved en investering fra statens og kommuners side på ca. 28 mill. kr. og en investering fra banerne selv på ca. 8 mill. kr. Disse tal giver udtryk for, at den sidste modernisering samfundsøkonomisk har været af en meget gunstig karakter, men desværre har jo prisstigningen på anden måde opslugt disse besparelser. Med hensyn til moderniseringsbehovet kan jeg nævne, at tilsynet med privatbanerne skønmæssigt har anslået, at behovet i de kommende år for de danske privatbaner som helhed gennemsnitlig vil andrage ca. 2 mill. kr. årlig med de nugældende priser. Statsstøtten til moderniseringen er forudsat givet som lån på samme vilkår som i 1948-loven, alene med den ændring, at staten skulle yde 75 pct., mod at kommunerne yder 25 pct. Det er en forhøjelse af statens bidrag i forhold til 1948-loven, hvor statens andel var på 70 pct.“

Efter at have været underkastet en indgående 1. behandling henvistes lovforslaget til et udvalg, hvis flertal (udvalget med undtagelse af venstres repræsentanter) indstillede det til vedtagelse med de ovenfor omtalte ændringer vedrørende underskudsudvalgets sammensætning. Disse ændringer var bragt i forslag af ministeren og tiltrådt af hele udvalget.

Venstres udvalgsmedlemmer gav ifølge betænkningen „tilslut-