

79de Møde.

Onsdag den 25. Marts Kl. 13³⁰.

Formanden: I Skrivelse af Dags Dato meddeler Finansministeren, at han i Dag i Folketinget har fremsat:

Forslag til Lov om midlertidige Ændringer i Told- og Forbrugsafgifterne.

I Skrivelse af samme Dato meddeler Ministeren for Handel, Industri og Søfart, at han i Folketinget har fremsat:

Forslag til Lov om Forlængelse af Lov Nr. 184 af 16. April 1941 om en midlertidig Sukkerordning.

I Skrivelse af samme Dato meddeler Arbejds- og Socialministeren, at han i Folketinget har fremsat:

Forslag til Lov om ændret Beregning af Dagpenge og Invaliditetserstatning i Henhold til Ulykkesforsikringsloven.

I Skrivelse af Dags Dato meddeler Ministeren for offentlige Arbejder, at han agter her i Tinget at fremsætte:

Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Odense—Svendborg Jernbane m. v.

Uden for Dagsordenen giver jeg Ordet til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, for at han kan fremsætte dette Lovforslag.

Ministeren for offentlige Arbejder (Gunnar Larsen): Baggrunden for dette Lovforslag om Statens Overtagelse af Odense—Svendborg Jernbane m. v., som jeg herved har den Ære at fremsætte for det høje Landsting, er de gennem mange Aar fremsatte Ønsker fra den sydfynske Befolkning Side om, at der paa denne Bane indføres Statsbanedrift med Statsbanetakster.

Naar denne Bane, om hvis Betydning som Hovedtrafikaare, ikke blot for det egentlige Sydfyn med Svendborg, men ogsaa for de bagved liggende store Øer, Taasinge, Langeland og Ærø, ingen vil være i Tvivl, i sin Tid er anlagt som Privatbane, skyldes det, at man paa Fyn havde taget Spørgsmaalet om Banens Anlæg op til Løs-

ning, forinden Spørgsmaalet om Anlæg af en Statsbane paa denne Strækning var aktuelt. Men det er vel sandsynligt, at Banen var blevet anlagt som Statsbane, hvis ikke det private Initiativ havde taget Opgaven op. Det fremgaar ogsaa deraf, at den i Forhold til Odense—Svendborg-Banen sekundære Banestrækning Nyborg—Ringe—Faaborg er anlagt som Statsbane. Odense—Svendborg-Banen staar da ogsaa som den mest betydningsfulde Privatbane i Landet og som en Bane, der efter sin Trafik meget vel kan sidestilles med adskillige vigtige Statsbanestrækninger. Naar der nu paa ny er fremsat Ønsker om, at Staten overtager Driften, synes det herefter ikke urimeligt, at Staten saa vidt muligt stiller sig imødekommende over for disse Ønsker.

Statsovertagelsen maa imidlertid have til Forudsætning, at der samtidig sker en Ordning af Aktieselskabet Det sydfynske Jernbaneselskabs økonomiske Forhold. Selskabets Økonomi var i det sidste Aarti før Krigen med de i disse Aar herskende meget ugunstige Konjunkturer for Privatbanerne blevet meget vanskelig og havde — i Forbindelse med de økonomiske Byrder, som de gældende Forpagningskontrakter om Driften af de sydfynske Sidebaner indtil den 31. Marts 1942 paalagde Selskabet — ført til Nødvendigheden af at gennemføre et Moratorium for Selskabets faste Gæld. En saadan Ordning er foreslaaet af det nedsatte Udvalg i det udarbejdede Udkast til en Overenskomst, der er vedhæftet Lovforslaget som Bilag. Princippet heri er, at paa den ene Side Staten kun skal betale for Banen saa meget, som det drifts- og anlægsmæssigt synes forsvarligt, naar det fastslaas som en Statsopgave fremtidig at drive Jernbanedrift mellem Odense og Svendborg, og at der paa den anden Side maa skaffes fuld Dækning for Selskabets Gæld. Da Gældsforpligtelserne overstiger det Beløb, som Staten kan betale for Banen, maa Restbeløbet tilvejebringes paa anden Maade, det vil sige enten af Kommunerne eller ved at Selskabet, som det foreslaas i Overenskomstudkastet, viderefører Driften i indtil 7 Aar for under de nuværende Konjunkturer at søge indtjent det størst mulige Overskud til Indfrielse af den overskydende Gæld.

Det Beløb, som Staten kan betale for