

må anses således knyttet til den udløbende koncession, at den ophører med denne, ikke bør indgå som led i en nyordning af jernbanedriften på Lolland, og at der derfor ikke bør blive tale om en ændret forlængelse af koncessionen.

Omvendt har man ment at måtte afvise et fra de lollandske kommuner fremsat ønske om, at de pågældende jernbanestrækninger skulle overtages og drives som statsbaner, bl. a. fordi det ville få konsekvenser for statens stilling med hensyn til kommunale ønsker om statens overtagelse af andre privatbaner.

Man er derfor som den naturligste løsning standset ved tanken om at søge stiftet et nyt privatbaneaktieselskab, der fortsat kunne drive de pågældende jernbanestrækninger på de vilkår, som privatbanedriften her i landet almindeligvis er underkastet, og med deltagelse af de lokale kommuner, der hidtil ikke, således som det er tilfældet andre steder i landet, har været aktieejere i deres privatbane og ej heller har deltaget i dækningen af banens underskud. Forhandlingerne om en ordning på dette grundlag, der har været ført igennem et nedsat udvalg, har været langvarige og vanskelige, men er til slut resulteret i den som bilag til nærværende lovforslag vedlagte overenskomst mellem ministeren for offentlige arbejder og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Saksøby byråd om en nyordning af jernbaneforholdene på Lolland.

Ved forhandlingerne om nyordningen har det været både statens og kommunernes repræsentanter magtpåliggende at muliggøre, at der kunne skaffes fuld dækning for kreditorerne i det gamle jernbaneselskab, der efter nyordningen forudsættes at skulle træde i likvidation. Det er herved især tjenestemændene og pensionisterne, man har haft for øje. Disse kreditors krav er navnlig på grund af den gennem de senere år stedfundne betydelige stigning i reguleringstillægget vokset meget betydeligt, og det beløb, som tjenestemænd og pensionister i tilfælde af driftsstandsning og aktiverens realisation kunne anmelde i banens bo, udgør et beløb på ca. 18 mill. kr. Et beløb af denne størrelsesorden kan banens aktiver ved realisation ikke indbringe, og en skønmæssig vurdering af disse aktiver viser, at de vil være væsentligt mindre værd. Ganske vist vil præmiereserven for pensionstilsvaret blive noget mindre, hvis de aktive tjenestemænd kan finde fortsat beskæftigelse hos et nyt baneselskab, hvorved der også gennem de kommende år vil indgå de forudsatte pensionsbidrag til dækning af forpligtelserne, men selv under en sådan forudsætning vil det

gamle selskabs samlede passiver overstige aktiverne med et meget betydeligt beløb.

Det lolland-falsterske jernbaneselskab er tillige den formelle ejer af jernbanestrækningen fra Orehoved til Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) og har bortforpagtet denne banestrækning til statsbanerne på grundlag af en uopsigelig forpagtningskontrakt. Statsbanerne, der i øvrigt gennem den forløbne forpagtningsperiode i alt væsentligt har fornyet selve anlæggene m. v., har ved denne kontrakt en så sikker retsstilling med hensyn til den fortsatte brug af denne jernbanestrækning, at der ikke for statsbanedriften er knyttet nogen væsentlig interesse til en erhvervelse af den formelle ejendomsret, der i øvrigt på grund af statsbanernes kontrakt næppe vil kunne realiseres. Almene hensyn taler imidlertid for, at staten som fortsat bruger af Falsterstrækningen frigør selskabets deri bundne kapital ved overtagelse af ejendomsretten. Den af det nedsatte udvalg foretagne beregning af de værdier på Falster, der er undergivet Det lolland-falsterske jernbaneselskabs formelle ejendomsret (væsentligst arealer m. v.), er af udvalget opgjort til 1,9 mill. kr., og det er derefter i udvalgets betænkning foreslået og senere optaget i overenskomsten, at staten for det nævnte beløb af 1,9 mill. kr. skal erhverve Falsterstrækningen, idet den i § 1, 2. stk., 2. punktum, i lov nr. 56 af 25. marts 1872 indeholdte bestemmelse om, at ejendomsretten til den samlede lolland-falsterske jernbane ikke kan deles, skulle søges ophævet.

En af det nedsatte udvalg opstillet anslået status, hvori indgår den nævnte købesum for Falsterstrækningen, 1,9 mill. kr., viser et statusunderskud på ca. 10 mill. kr. Opgøres pensionsforpligtelserne med fortsat drift for øje, vil dette anslåede statusunderskud gå noget ned, men vil selv i så fald andrage nogle millioner kroner, således at aktiekapitalen i det eksisterende jernbaneaktieselskab er tabt.

Det forslag, som udvalget i sin betænkning er gået ind for, og som danner grundlag for overenskomsten, indebærer, at der dannes et nyt privatbaneaktieselskab med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf halvdelen skulle tegnes af staten og halvdelen af de 6 interesserede kommuner. Dette selskab, som skulle have ny koncession til at drive de af det gamle selskab drevne baner på Lolland, skulle derpå tilbyde at afkøbe det gamle selskab samtligede de til driften fornødne aktiver mod at sikre de nødvendige midler til dækning af det gamle selskabs kreditorer og likvidationsomkostninger. Den fornævnte status, der dog som nævnt kun er skønmæssig, viser, at man skulle kunne regne med, at der skal bruges ca. 250 000 kr. kontant til sammen med de af sel-