

[Ministeren for offentlige arbejder.]

her i landet som bekendt findes adskillige vanskeligt stillede privatbaner, som, hvis staten overtog Lollandsbanen, med større eller mindre ret ville kunne gøre et tilsvarende krav om statsovertagelse gældende mod staten. Ganske vist må det erkendes, at den lollandske jernbane har overordentlig stor betydning for egnen, men den er på den anden side beliggende i en forholdsvis venstillet landsdel i modsætning til andre baner, hvis kommuner kun med stort besvær kan bære byrderne ved opretholdelse af deres privatbaner.

Efterhånden som forhandlingerne fortsattes, dannede der sig da hos kommunernes repræsentanter den overbevisning, at man ikke ville kunne trænge igennem med et krav om statsovertagelse, og arbejdet i det udvalgte, gennem hvilket forhandlingerne har været ført, koncentrerede sig derefter om den mulighed at skabe et nyt privatbaneaktieselskab af samme struktur som de øvrige privatbaneselskaber her i landet, d. v. s. således at stat og kommuner i fællesskab tegner den fornødne aktiekapital, og at kommunerne dækker driftsunderskuddet med fradrag af det tilskud, som i henhold til underskudslovgivningen af statskassen kan ydes hertil. Det er lykkedes at nå til enighed om at stifte et sådant aktieselskab på de vilkår, der nærmere er indeholdt i den overenskomst, der som bilag ledsager lovforslaget, og jeg skal om enkelthederne i denne overenskomst gøre nogle bemærkninger.

Det har under forhandlingerne været forudsat, at det nye selskab kun skulle videreføre driften på de jernbanestrækninger, som blev drevet af det gamle selskab, og at statsbanerne, der gennem adskillige år har forpagtet strækningen Orehoved—Nykøbing F., fortsat skulle blive ved med at drive denne strækning. Statsbanerne har en uopsigelig forpagtningskontrakt, som i og for sig giver tilstrækkelig sikkert retsgrundlag til den fortsatte drift af denne strækning, men har ikke erhvervet ejendomsret til strækningen. Dette skyldes, at loven af 25. marts 1872 om anlæg og drift af den lolland-falsterske jernbane udtrykkeligt fastslår, at strækningen på Lolland og strækningen på Falster ikke må deles, og det har derfor ikke været muligt uden sær-

lig lovhjemmel at overdrage strækningen til statsbanerne. Det vil være rimeligt, når man nu tilrettelægger en nyordning, at bringe ejendomsforholdet i overensstemmelse med de faktiske forhold, som jo er det, at statsbanerne må vedblive at drive Falsterstrækningen, der indgår som en betydningsfuld del af det samlede statsbanenet, og som ikke mindst er af betydning for den internationale trafik over Gedser. Statsbanerne kan, som jeg nævnte det, egentlig føle sig tilstrækkelig sikret gennem den eksisterende uopsigelige forpagtningskontrakt, således at en investering for at erhverve ejendomsretten ikke er strengt påkrævet ud fra et snævert statsbanesynspunkt. Men som jeg senere skal komme tilbage til, har man fra alle sider tillagt det stor betydning, at der i forbindelse med nyordningen kunne tilvejebringes fuld sikkerhed for det gamle jernbaneselskabs kreditorer, derunder ikke mindst tjenestemændene og pensionisterne, og den overtagelsessum, der kan betales for Falsterbanen, vil være meget betydningsfuld for, at de fornødne midler hertil kan være tilstede. De værdier, som formelt tilhører det lolland-falsterske jernbaneselskab, og som tænkes overført til statsbanerne, er vurderet til 1,9 mill. kr., og det er i forslaget § 1 foreslået, dels at forbudet mod at dele Falsterstrækningen og Lollandsstrækningen ophæves, dels at ministeren bemyndiges til for det nævnte beløb af 1,9 mill. kr. at erhverve Falsterstrækningen for statsbanerne.

Man har under hensyn til, at statsbanernes retsstilling som nævnt allerede nu er tilstrækkelig til at sikre den fortsatte drift, ikke ment, at dette beløb burde belastes statsbanernes anlægsbudget, ligesom forrentningen af beløbet ikke bør belastes statsbanernes driftsbudget på tilsvarende måde som renterne af de anlægsbeløb, der investeres i statsbanernes nyanlæg, og det er i paragraffens sidste stykke bestemt, at denne forrentning skal ske over finanslovens § 16. Under denne finanslovskonto vil ligeledes købesummen blive søgt bevilget.

Det nye privatbaneselskab er tænkt stiftet med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf staten skulle tegne halvdelen og kommunerne halvdelen. Med en aktiekapital af denne størrelse skulle efter de foretagne beregninger det nye selskab have tilstrække-