

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2039; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3588).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Horn:** Mit parti kan også anbefale vedtagelsen af det foreliggende lovforslag. Det er jo i realiteten en overenskomst, der er sluttet mellem de interesserede parter og staten, som her skal godkendes af folkettingen.

De nærmere omstændigheder ved overenskomstens tilblivelse er jo partierne bekendt fra de forhandlinger, der fandt sted i foråret 1953, hvor man ved en bevilling sikrede Lollandsbanens drift i concessions-tiden, indtil 1. juli i år. Jeg vil gerne rette en tak til repræsentanterne for amts- og bykommunerne og til ministeriets embedsmænd, der øvede en betydelig indsats i denne meget vanskelige sag, som nu finder sin løsning på en, synes vi, for alle parter og ikke mindst for befolkningen på Lolland tilfredsstillende måde.

Indledningsvis vil jeg gerne have lov til at gøre et par principielle bemærkninger, således som jeg bebudede ved behandlingen af lovforslaget om Slangerupbanen den 13. januar.

Den foreliggende sag er jo af en ganske særegen karakter og vil nok blive draget frem adskillige gange i de nærmeste år, når der skal tales om, hvorvidt visse jernbanelinier skal opretholdes eller ikke. Vi må imødesee vanskelighederne for mange såvel privatbaner som statsbaner i de nærmeste år. Trods modernisering og rationalisering af driften har vi allerede set, at 5—6 baner har måttet likvidere, og 2 fynske baner likvideres pr. 1. april. Det viser klart, at befolkningen i de egne, hvor man har en privatbane tilsluttet en statsbanestrækning, må tage op til overvejelse, om man vil fortsætte med at opretholde banen eller ikke, om man samtidig vil have både en skinnevej og en landevej. Når man ved, at de moderne veje, som vi står overfor at måtte bygge hele landet over, i øjeblikket er oppe på en kvadratmeterpris af 40—50 kr., alt efter hvor gode man vil lave vejene, er det givet,

at befolkningen i de egne, hvor man selv må betale de væsentligste omkostninger både ved landeveje og jernbaner, må regne ud, om den har råd til at opretholde begge dele. En ting kan man gå ud fra som givet: landevejen slipper vi i alt fald ikke uden om. Det gav netop det omtalte lovforslag stærkt udtryk for.

Men selvom vi er kommet over den tid, da hestehandleren lejede ekstratog, når natten havde overrasket og spiritussen overvældet ham inde i byen, som en gammel privatbanemand skrev i „Jernbane-Bladet“ i en juleartikel, så ville det dog være uklogt nu at begynde at indstille sig på et almindeligt baneslagteri, men der er altså grund til overvejelser.

Moderniseringsloven af 1948 pålagde de interesserede kommuner at tage del i omkostningerne, hvis de ville opretholde banerne, idet moderniseringslånene blev gjort betinget af, at kommunerne gav garanti for driftens fortsættelse i 7—10 år, det vil sige til 1956—59.

Vi kan, således som det blev udtrykt under forhandlingerne den 13. januar, være enige med den højtærede minister i, at der nedsættes et udvalg eller en kommission til at se på disse ting, et udvalg, som repræsentanter for de interesserede parter naturligvis må være med i, således at vi kan få en kortlægning over, hvad der bør bestå, og hvad der ikke bør bestå. Jeg forstod også af forhandlingerne den 13. januar, at man fra alle sider var enig med ministeren, når han bebudede nedsættelsen af et udvalg eller en kommission.

Vi kunne forsåvidt ønske, at spørgsmålet blev lagt op i et noget højere plan, så at også statsbanestrækningerne kom med i overvejelserne. Nu ved jeg ganske vist, at statsbanerne, således som det kom til udtryk med hensyn til Slangerupbanen, selv kommer, når der er et område, hvor de mener det er uforsvarligt at fortsætte som hidtil, og hvis den linie fortsættes, behøver vi herinde jo kun at blande os i dette forhold, efterhånden som statsbanerne selv kommer frem med deres ønsker. Men vore ønsker går forsåvidt noget videre, idet vi godt kunne tænke os, at trafikproblemerne i almindelighed blev taget op indenfor dette udvalg eller denne kommission. På den anden side tager jeg næppe fejl, når jeg skøn-