

[Horn.]

ner, at de politiske muligheder for at få tilslutning hertil er meget ringe, selvom udviklingen siden 1948, da vi stærkt pegede på nødvendigheden af at få plan i hele vor trafik, netop har givet os ret. Det er jo sådan, at vi bl. a. for vognmandskørselens vedkommende er ved at nærme os de meget uheldige forhold, som vi havde i 1930'erne.

Alt imens kæmper banerne en forbitret kamp for at fastholde såvel passagerer som gods. Det går tåleligt, hvad passagererne angår, navnlig for de baner, som har moderniseret og anskaffet skinnebusser; det er tog, som folk kan lide at køre med, men det er alligevel sådan, at bilerne trænger stærkere og stærkere ind på godstransporten, og her er det navnlig firmavognene, som spiller en meget stor rolle og skaber vanskeligheder for banerne. Ser vi f. eks. på, hvilken andel jernbanerne har i transporten af gods, som jo er en meget væsentlig indtægt for banerne, er det sådan, at i øjeblikket er det kun ca. 30 pct. af den godsmængde, som ind- og udlades over vore havne, der transporteres af banerne. I tiden før 1930 lå det sådan, at omkring 90 pct. af godsmængden transporteredes af banerne. Denne forskel mellem 30 pct. nu og 90 pct. tidligere giver netop et meget klart billede af, hvilken udvikling der er i gang, og den vil nok fortsætte nogen tid endnu.

Hvad Lollandsbanen angår, er den ikke gået ram forbi, men den hører dog til de baner, der har livsbetingelser, hvis befolkningen dernede vil slutte op bag den med samme iver, som den har kæmpet for, at staten skulle overtage den.

Vi finder det rimeligt, således som det foreslås i lovforslaget, at staten går ind i det nye selskab med halvdelen af aktiekapitalen, fordi vi må anse denne bane for at være delvis rentabel og det derfor vil være forsvarligt, at staten yder støtte til at opretholde den efter de regler, som er angivet med hensyn til dækningen af det forventede underskud. Vi må erkende, at Lollandsbanens vanskeligheder navnlig opstod, efter at Storstrømsbroen var blevet bygget. Den betød, at banen blev meget, meget dårligt stillet i konkurrencen med lastbiler, turistbiler m. v., og jeg vil i og for sig mene, at det måske var værd at overveje, om man på en eller anden måde

kunne neutralisere deres virkninger for at give Lollandsbanen ligelig konkurrence med de last- og rutebiler, som grasserer voldsomt på de egne, hvor også rutebil- og turistbiltrafikken er gået noget videre, end man har tilladt andetsteds i landet. Det er altså kommet banen til skade, og det bør befolkningen dernede tænke på.

Jeg ved, at der i mindre kredse på Lolland er en vis surhed over, at staten ikke har villet opløse Lollandsbanen. Man har overfor mig hævdet, at bare de lokale forhandlere havde slået noget hårdere i bordet, var det nok lykkedes. Jeg vil endnu en gang fremhæve, at de lollandske forhandlere indtog en saglig stilling. Det siger sig selv, at staten ikke kunne indlade sig på at overtage Lollandsbanen i betragtning af de konsekvenser, det ville medføre. De lollandske forhandlere har gjort et ærligt stykke arbejde og stillet sig på et sagligt standpunkt, og det skal de ikke have utak for, tværtimod. Det, at Lolland har haft den fineste ordening, nogen privatbane har haft her i landet, idet de har fået penge fra staten, medens andre egnes befolkning har måttet betale, berettiger ikke til at stille krav om statsovertagelse.

Men lad nu stridsaksen ligge. I det foreliggende lovforslag har Lolland stadig en begunstiggelse, som alle andre privatbaner ville slikke sig om munden efter at få — jeg tænker på de begunstigelser, der gives ifølge lovforslagets §§ 4 og 5. Jeg har også forstået, at flertallet af befolkningen erkender, at det er en god ordening, lovforslaget indeholder. Dette gælder også, hvad angår personalets sikring fremover; det har ligget de lollandske forhandlere meget på sinde at sikre personalet bedst muligt, og ved den ordening, der her træffes, skabes der sikkerhed for pensioneringen, og det nye selskab overtager de faste folk.

Den eneste mangel, der efter min mening kan siges at være ved den nye ordening, er egentlig, at man ikke har fået et altomfattende trafikelskab dernede. Selvfølgelig den struktur, Lolland har, giver de bedste betingelser for, at man kunne skabe et trafikelskab, som kunne yde befolkningen særdeles god service og tillige have en ganske god økonomi; men det problem kan måske senere løses. Det vil formentlig trænge sig på ad åre, idet man dernede vil finde ud af,