

[Gideon.]

foreligger, vil kunne få synderlig store konsekvenser, men iøvrigt skal jeg ikke komme ind på enkeltheder i lovforslaget, idet jeg her kan henvise til den højtærede trafikministers fremsættelsestale og de udførlige bemærkninger til lovforslaget.

Der er ingen tvivl om, at det i høj grad har bidraget til den her foreslåede ordning, at den daværende trafikminister, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), nedsatte udvalget på et meget bredt grundlag, og jeg finder anledning til at understrege overfor dette udvalgs medlemmer og navnlig overfor de lokale repræsentanter for Lolland-Falster, at der utvivlsomt ikke for udvalget har foreligget nogen mulighed for at opnå et gunstigere resultat end det, der her foreligger. Jeg tror også, at udvalgets medlemmer under de forhandlinger, de har deltaget i, er blevet ganske klar over, at dette er tilfældet. Ingen, der kender forholdene dernede, kan imidlertid være i tvivl om, at den lokale befolkning ikke er helt tilfreds med den foreslåede ordning, men er skuffet over, at staten ikke overtog banen, idet man har følt sig stedmoderligt behandlet trafikalt set; men det ville være urigtigt ikke at erkende, at der ikke har været nogen mulighed for at få gennemført en sådan ordning. Fra alle sider har man været betænkelig med hensyn til de konsekvenser, en sådan ordning ville medføre. I 1955 og senest i 1956 udløber den kommunale garanti for næsten samtlige privatbaner her i landet, og man har været bange for, at man til den tid fra disse privatbaners side ville komme frem med krav om statsovertagelse. Det er betragtninger som de her anførte, der har gjort kravet om statsovertagelse uigennemførligt.

I denne forbindelse kunne jeg for resten have lyst til at spørge den højtærede trafikminister, hvordan det går med nedsættelsen af den bebudede kommission, eller det bebudede udvalg var det måske, der var tale om, til undersøgelse af banernes forhold. Det ærede medlem hr. Horn var inde på det samme. Der er nu kun et års tid, til spørgs-

målet som nævnt bliver aktuelt for privatbanernes vedkommende, så derfor er det snart ikke for tidligt at få nedsat denne kommission.

Det skulle nødig gå således, at man kom til at stå overfor at skulle handle i en tvangssituation. Jeg minder om, at den sag, som vi her behandler, er rejst af daværende trafikminister Victor Larsen allerede i 1951, og alligevel kom man i begyndelsen af året 1953 til at stå i en tvangssituation. Det drejede sig kun om een bane, men hvor helt anderledes stort er ikke det her berørte spørgsmål om banernes stilling i almindelighed, når det skal undersøges til bunds? Det er nødvendigt, at dette spørgsmål bliver taget op snarest. Ikke mindst de mange amts-, by- og sognekommuner, som hele landet over om et eller to år står overfor at skulle tage stilling til, om de skal garantere den fortsatte drift eller ej, har krav på at få en afgørelse. Også de mange funktionærer, der er knyttet til banerne, og hvis ve og vel er afhængig af dem, har krav på i god tid at få klarhed over, hvilke baner der kan blive tale om at nedlægge.

Det er derfor naturligt, at dette spørgsmål er rejst af privatbanernes fællesrepræsentation, men det er efter min mening ikke tilstrækkeligt, at man interesserer sig for privatbanerne. Jeg har nok set, at den højtærede trafikminister har givet udtryk for, at han vil tage een ting ad gangen, og at man nåede længst på denne måde. Det er muligt, det er det nemmeste, men det er ikke altid det rigtigste at springe over, hvor gærdet er lavest, og man kan nu ikke alene tale om privatbanerne, man må tage statsbanerne med. Man kan efter min mening ikke afsige en dødsdom over denne eller hin privatbane og så samtidig sige til de folk, hvis trafikforbindelser man berøver dem: ja, men I må stadig være med til at betale til statsbanernes sidelinier, hvis underskud kan være betydelig større end den pågældende privatbanes. Jeg er også bange for, at tager man alene privatbanespørgsmålet op, kunne man nemt fristes til bagefter at glemme hele