

[Svend Jørgensen.]

ligheden. Når det er tilfældet, skyldes det, at det fra kommunernes og fra befolkningens side er gjort gældende, at den betydning, der måtte tillægges Lollandsbanen, er så stor, at denne bane burde overtages og drives som statsbane. Dette synspunkt har ministeriet for offentlige arbejder imidlertid ikke kunnet gå ind for af hensyn til konsekvenserne for statens stilling overfor andre privatbaner, selvom den højtærede minister erkender, at Lollandsbanen har overordentlig stor betydning for egnen. Selvom man i den senere tid, sidst så sent som den 1. januar i år, har nedlagt privatbaner, hele to, på Lolland og erstattet dem med rutebiler, kan man imidlertid ikke undvære stambanen på Lolland eller erstatte den med biler. Derfor må også den overenskomst, der er sluttet mellem staten og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing byråd, hilses med stor tilfredshed. Det gamle selskab overgår ved koncessionens udløb til et nyt aktieselskab med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf staten overtager det halve, medens den anden halvdel overtages af amtet og de før nævnte kommuner. Det nye selskab overtager så samtlige aktiver og passiver i det gamle selskab, derunder pensionsbyrden, der er opgjort til ca. 18 mill. kr., såfremt banen måtte standse. De 250 000 kr. af den ene million, som aktiekapitalen andrager, vil medgå til kontant udbetaling til det gamle selskab, medens 750 000 kr. er tænkt som driftskapital. Mellem aktiverne er Falsterbanen, som jo mærkværdigt nok ejes af det lolland-falsterske jernbaneselskab, og som staten betaler med 1,9 mill. kr. Ifølge loven af 25. marts 1872 kan ejendomsretten til Lollandsbanen og Falsterbanen, d. v. s. strækningen fra Nykøbing F. til Orehoved, ingensinde deles. Derfor måtte staten også i sin tid forpagte strækningen på Falster på grundlag af en for Lollandsbanen uopsigelig kontrakt. At det nye selskab påtager sig pensionspligten overfor banernes gamle, vel-tjente pensionister, så disse ikke lider noget tab, vil blive modtaget med stor tilfredshed af Lollandsbanens pensionister.

Jeg kan derfor tilslutte mig den højtærede ministers ord i fremsættelsestalen, hvor han udtalte sin glæde over, at denne bestemmelse er kommet med i overenskom-

sten. Der har selvsagt hersket en del usikkerhed på dette område såvel blandt pensionisterne som blandt banernes nuværende funktionærer; denne usikkerhed er nu forsvundet takket være overenskomstens klare ord. Derimod må personalet, som ansættes ved det nye selskab, gå ind under de samme vilkår som de andre privatbaners funktionærer, ligesom det heller ikke er tanken, at tjenestemændene, som overtages af det nye selskab, skal have en gunstigere pensionsretlig stilling end dem, der er i det gamle selskab.

I overenskomsten gives der forhåndstilsagn om, at statens bidrag vil udgøre mindst 65 pct. af det godkendte årlige driftsunderskud. Der er nu fra kommunernes side ydet så store ofre for banens bevarelse, at staten har fundet det naturligt også at give Lollandsbanen moderniseringstilskud i henhold til loven af 23. marts 1948. Det gamle selskab var nemlig dengang ikke i stand til at modtage denne hjælp, fordi kommunerne på grund af denne banes særlige forhold på daværende tidspunkt ikke var med i garantien for driften. Der er nu truffet aftale om, at der ydes banen et moderniseringstilskud på indtil 500 000 kr.; og vel at mærke således, at dette ikke medfører nogen økonomisk forpligtelse for kommunerne. De 500 000 kr. tænkes anvendt til to diesellokomotiver, som overtages fra det gamle selskab, og for hvilke dette endnu skylder 550 000 kr.

Lollandsbanens særegne forhold var jo betinget af, at staten garanterede 4 pct. som udbytte af den hidtidige aktiekapital på 6,2 mill. kr. Nu er så spørgsmålet, om denne garanti er tidsbegrænset eller den er vedvarende. Ministeriet mener det første, men ansete jurister har, omend med nogen tvivl, udtalt det modsatte. Et sagsanlæg er på trapperne, siges der, og det skal blive interessant at se, om staten vinder eller fremdeles skal blive ved at betale 4 pct. af en aktiekapital, der ikke mere eksisterer.

Jeg skal med disse ord anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Alfred Jensen: Jeg er enig i, at der fremdeles er behov for banen fra Nykøbing Falster over Maribo til Nakskov; jeg tror ikke, man i en betragtelig fremtid kommer uden