

[Hans Hansen (Rørby).]

kommune og de pågældende købstadkommuner, blev så den, der danner grundlag for det her foreliggende forslag.

Nu skal det ny selskab altså overtage aktiver og passiver i det afgæede selskab, der ophører til 1. juli i år. Jeg skal senere gøre en enkelt bemærkning herom, men jeg vil gerne straks sige, at det i al almindelighed har været et utaknemligt hverv at have ledelsen af privatbaner. Hos den ledelse, jeg har haft lejlighed til nu og da i de senere år at have nærmere kontakt med, har det i hvert fald ikke skortet på dygtighed eller energi; der bør ikke rejses kritik imod ledelsen af de private baner i almindelighed, ej heller mod den bane, som nu står overfor en nyordning. Der var ingen politiske muligheder for, at staten kunne overtage Lollandsbanen. Der var enkelte politiske repræsentanter i udvalget, som var tilhængere af det, men efter behandlingen i grupperne gik alle grupper imod, og derfor var dette spørgsmål løst med det samme.

Der var derimod mere forskel i opfattelserne angående spørgsmålet om delvis indførelse af rutebildrift og delvis likvidering af de lollandske baner. Jeg for mit vedkommende kan ikke komme bort fra den opfattelse, at denne ordning havde været langt at foretrække for den ordning, som nu er foreslået i nærværende lovforslag, om et nyt statsgaranteret selskab til videreførelse af banerne.

Der var for nogle år siden et lignende problem med de sønderjyske amters småbaner, der alle blev likvideret til fordel for en rutebildrift, som nu foretages hovedsagelig af to private rutebilaktieselskaber, et i Haderslev og et i Aabenraa, der, såvidt man kan bedømme, virker tilfredsstillende for befolkningen. Selskabernes drift hviler i sig selv, og der er, såvidt det kan erfares, udelt tilfredshed i den sønderjyske befolkning. Efterhånden er driften udviklet sådan, at man bogstavelig talt kan komme med rutebil til enhver krog og enhver landsby i den sønderjyske landsdel og de ca. 125 sønderjyske kommuner. Denne ordning i Sønderjylland er noget nær forbilledlig, og jeg synes, der ville være god grund til at efterligne den og prøve den på de lollandske baner. Det er imidlertid ikke

sket, og så må det høje ting tage stilling til det foreliggende forslag om et nyt selskab, der med en koncession på 80 år fra 1. juli 1954 at regne, skal drive de lollandske baner videre. Den ordning, der nu ligger til grund for forslaget, går ud på, at der dannes et aktieselskab med staten på den ene side, Maribo amtskommune, Maribo, Nakskov, Nykøbing Falster, Rødby og Saks København købstadkommuner på den anden side; hver part indskyder $\frac{1}{2}$ mill. kr. som aktiekapital. Men dette er jo kun en lille del af den forpligtelse, som navnlig staten påtager sig overfor det nye selskab. Det er mig ubegribeligt, at nogen kan tro, at dette selskab har den fjerneste mulighed for en blot nogenlunde rentabel drift af banerne fremover.

Den sværeste byrde, det nye selskab skal bære, er pensionsforpligtelserne. Det er jo her som praktisk talt overalt i de offentlige forretninger: det er efterhånden ikke forretninger, men mere en slags forsørgelsesanstalter. Pensionsforpligtelserne er opgjort til 16—18 mill. kr. kapitaliseret. I opgørelsen over aktiver og passiver, som det nye selskab nu skal overtage fra det gamle, er aktiverne, banelinie, det rullende materiel, bygninger og værksteder o. s. v., opgjort til en værdi af ca. 8 mill. kr., medens passiverne er opgjort til ca. 18 mill. kr., hvoraf som sagt de 16 mill. kr. alene er pensionsforpligtelser, som det offentlige selvfølgelig hæfter for. Der er altså et statusunderskud på ca. 10 mill. kr., som det nye selskab skal slæbe videre med, selvom det ved selve overtagelsen kan nøjes med at præstere 250 000 kr. kontant. Det synes helt sikkert, at staten her kommer ind i en stedsevarende udgiftsforpligtelse med tilbagevendende dækning af mindst 65 pct. af banens driftsunderskud, som det foreslås i § 4.

Det havde sikkert været bedre — jeg er stort set her enig med det ærede medlem hr. Tesdorpf — at tage skraldet med det samme, nu da koncessionen udløber, og træffe en ordning, hvorved der delvis blev indført rutebildrift. Måske er der behov for transport af grovvarer, og jeg kunne tænke mig, at sukkerfabrikkerne dernede var stærkt interesseret i at bevare banen til transport af sukkerroer, men efterhånden foretrækkes lastbiler overalt, gan-