

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lede spørgsmålet om privatbanernes fremtid, og at de privatbaner, som vi dengang udtalte ønske om at afvikle, har været under afvikling siden, ligesom der er en række privatbaner, som vi stadig er opmærksomme på, og hvor forholdene kan forme sig sådan, at de må afvikles. Det, det drejer sig om med dette lovforslag, er i og for sig kun, at vi får bemyndigelse til at give de koncessioner, der er nødvendige, for at privatbanerne kan fortsætte. Den første jernbanelovkoncession, der udløber, er den, der er omtalt i lovforslaget, men der vil, så vidt vi kan se i øjeblikket, i de kommende år blive tale om en del andre privatbaner, som skal fortsætte, og derfor ville det være urimeligt at ulejlige folketetinget, hver gang der skulle forlænges en koncession. Det er også derfor, vi har sat åremålet til 20 år i stedet for som nu 80 år, idet vi mener, at vi dermed er inden for den overskuelige årrække, hvori der kan blive tale om nedlæggelser.

Jeg takker altså for den tilslutning, der er givet til lovforslaget, og skal undersøge spørgsmålet om jernbaneskylden mellem første og anden behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødbj Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1597, fremsættelsen i tidenden sp. 3417).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Vi kan anbefale det foreliggende lovforslag og udtrykke vor tilfredshed med, at det er lykkedes at få den overenskomst

i stand, som her skal konfirmeres efter de lange forhandlinger, der har været ført mellem Danmark og Tyskland om at få denne linje etableret.

Der har været holdt en del taler igennem årene i det høje ting om den såkaldte fugleflugtslinje, og det har været manges store drøm, at vi kunne få denne hurtige forbindelseslinje til kontinentet.

Vi har endvidere den særlige interesse i dette problems løsning, at vi allerede har investeret en del penge i foretagendet efter de love, som blev vedtaget i 1941 og senere. Vi har for så vidt kun ventet på, at Tyskland skulle blive klar til at gå ind med sin andel.

Det fremgår af de tidligere forhandlinger, at den rute, som i øjeblikket benyttes, og som etableredes efter krigen, ruten fra Gedser til Grossenbrode kaj, kun var en midlertidig løsning, indtil Tyskland var klar til at gå ind for den ideelle løsning: en rute over Femer Bælt. De omkostninger, der er forbundet hermed, kan nok synes store; men i betragtning af, at vi allerede har investeret ret betydelig kapital og alligevel skulle investere yderligere midler til en udbygning af Gedser havn og til flere skibe, må den ordning, man her er nået frem til, dog siges at være særdeles antagelig. Arbejdet vil stå på i en del år, 4-5-6 år, alt efter hvor hurtigt det nu vil skride frem, og derved får vi også en passende tid til at skaffe de fornødne penge. Disse arbejder medfører desuden en del beskæftigelse, og Lolland er jo et af de områder, hvor man trænger til at få gjort en indsats over for ledigheden. Det er en ting, vi må tage med i vore betragtninger, selv om vi naturligvis ikke kan anlægge hverken færgelejer eller vejlinjer ud fra spørgsmålet om ledighed; men det kan være rimeligt også at skele til den side af sagen.

Vi er gjort bekendt med, at det såkaldte Gedserudvalg ikke deler den opfattelse, og der er også andre, som har givet udtryk for, at de mente, det var en fejlinvestering, en unyttig investering; det mener vi ikke. Vi er ikke uforstående over for Gedserudvalgets betragtninger; det er klart, at enhver kommune, som kommer ud for betydelige ændringer i sine arbejdsvilkår, vil ømme sig. For Gedsers vedkommende opretholdes trafiklinjen til Tyskland dog