

[Niels Jørgen Nielsen.]

Jeg kan så på mit partis vegne anbefale det foreliggende lovforslag, idet jeg dog gerne vil gøre et par bemærkninger til lovforslagets § 2, der siger, at tilladelse til drift af museumsbaner kun kan gives til kommuner og kun til kommuner, der ejer de pågældende banestrækninger. Hr. Otto Mørch var allerede lidt inde på dette problem. Jeg føler mig ikke helt overbevist om, at det er rimeligt eller hensigtsmæssigt med denne snævre begrænsning af ejerforholdet. I bemærkningerne til lovforslaget begrundes bestemmelsen med, at tilladelse kun bør gives, hvis der haves en ubetinget garanti for, at indehaverne er i stand til at udrede ethvert erstatningsbeløb, som driften af en museumsbane eventuelt kunne medføre. Det turde vel være et spørgsmål, om risikoen ved drift af sådan en museumsbane er større end risikoen ved så meget andet inden for turist- og forlystelsesbranchen, f. eks. sådan noget som en rutschebane på Dyrehavsbakken. Jeg synes, der kan være grund til at undersøge dette spørgsmål nærmere, og derfor vil jeg foreslå, at vi får en kort udvalgsbehandling for at få klaret, om det er rigtigt med denne stærke begrænsning af ejerforholdet.

Jørgen Andersen: Det radikale venstre kan anbefale det foreliggende lovforslag. Vi påskønner det initiativ, man fra forskellige side her i landet har taget for at bevare intakt værende materiel fra vore ældste jernbaner for efterslægten. Vi anser det for et kulturelt sundhedstegn, at man fra egen side til egen opmærksomt værner om de kulturværdier, som kommende generationer skal bygge videre på, hvorfor de helt naturligt må have såvel interesse i som behov for at kunne følge objekternes kronologiske udvikling. At man så for tilfældet er i stand til at koordinere kulturelle og turistmæssige interesser, finder vi så meget desto bedre.

Det er almindelig kendt, at vore etnologiske samlingers specielle afdelinger for

kommunikationsmidler omfattes med særlig publikumsinteresse. Man standser ved stenaldermandens ege og ved grønlændernes konebåd, man beundrer eskimoernes hundslæder, middelalderens karrosser og adelens fornemme kareter. Det kan vel ikke undre, at en og anden museums-gæst foruden synet af de gamle befordringer også gerne direkte ville opleve en køretur. Derfor skal der for mig ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilke rørelser der måtte foregå f. eks. i de herrer Per Hækkerups og Jens Peter Jensen (Sorø amt)s sind, såfremt man stillede de herrer over for et af nationalmuseets velbevarede eksemplarer af velocipedén — for at undgå misforståelser i denne forbindelse vil jeg naturligvis undlade at bruge dens populære navn. Var det ikke netop for risikoen for sammenbrud på grund af slid og ælde, ville der lovmæssigt ikke være noget til hinder for, at det høje tings medlemmer fra Jylland og Fyn på særlige dage kunne afhentes i lufthavnen i en af vore gamle diligencer; sådan set kunne man også transportere den højtærede kulturminister fra Assistenshuset til Christiansborg i en portechaise. Men måske det sidste ville kræve visse aftaler med transportarbejderforbundet.

Lidt anderledes ligger det, når talen er om museumsbaner. Her stiller som allerede nævnt af foregående ordførere den bestående lovgivning for jernbanedrift sig hindrende i vejen. Sikkerhedsbestemmelser m. v., som er nødvendige og rigtige i forbindelse med vor jernbanetransport, kan være helt uden rimelighed og betydning for museumsbaner, der selvsagt vil blive drevet på et ganske anderledes primitivt plan. Derfor finder vi det foreliggende lovforslag rigtigt. Det giver ministeren bemyndigelse til at dispensere fra bestående sikkerhedskrav efter individuelle krav og behov, og publikums betryggelse vil være sikret igennem lovens krav om kommunalt eje og ansvar, uanset hvem der i øvrigt driver disse baner. Vi giver gerne ministeren den tilsigtede bemyndigelse og kan anbefale lovforslaget til vedtagelse.