

[Stæhr Johansen.]

men jeg spurgte ham — jeg har ikke mulighed for at diskutere dette juridisk — og det spørgsmål gentager jeg: Hvorfor gå køkkenvejen med et sådant forslag om knallerter, når man dog kan se, at man kan få det gennemført i folketinget? Jeg synes, at når der er den mindste smule tvivl om en sådan bestemmelse, var det naturligt, at man fra administrationens, i dette tilfælde fra den højtærede justitsministers, side kom med et lovforslag om problemet fremfor at gå de mere skjulte veje, som man kan sige man har benyttet i denne anledning.

Men iøvrigt er der ikke meget at føje til det, der er sagt her. Jeg finder stadig, at Sverige har lidt andre forhold, og jeg er ikke helt uenig i, at denne frigivelse gavner vore mindre bebyggede områder uhyre meget, også provinsbyerne, men alligevel, med den udflytning, der sker fra København, hvor selve storstadsområdet bliver stadig mindre, hvad beboelsesantallet angår, og arbejdspladserne spredes over stadig større områder indenfor Storkøbenhavn, vil jeg dog mene, at der vil blive en ikke ringe kørsel med knallerter. Men iøvrigt vil jeg takke for den modtagelse, lovforslaget har fået, og jeg går ud fra, at vi hurtigt kan komme igennem arbejdet og få vedtaget en ansvarsforsikring for knallertkørerne.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Det ærede medlem rejste spørgsmålet om, hvorfor man ikke havde søgt sagen fremmet gennem et lovforslag fremfor at afgøre den ved en bekendtgørelse. Dertil vil jeg sige, at når bekendtgørelsesformen blev valgt, var det simpelthen udfra den opfattelse, at detastede med at gennemføre sagen, fordi den havde forbindelse med en afgiftslettelse, der var bebudet; og fra det øjeblik denne afgiftslettelse var bebudet, var det klart, at al handel med knallerter ville gå i stå. Det er det, der har været baggrunden for, at man valgte bekendtgørelsesformen. Der kunne jo ikke blive tale om at gå køk-

kenvejen, al den stund det ærede medlem straks kunne stille sig ved hovedindgangen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Stæhr Johansen: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om nedlæggelse af statsbanestrækningen fra Farum til Slangerup.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1433; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1921).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: De bemærkninger, der ledsager det foreliggende lovforslag, og de oplysninger, som den højtærede minister gav i sin fremsættelsestale, viser klart, at driften af delstrækningen Farum—Slangerup belaster DSBs regnskab urimelig hårdt i forhold til benyttelsesgraden på strækningen.

Man kunne naturligvis spørge, om DSB har gjort noget for at trække kunderne til sig i de 5 år, DSB har drevet banen; det er jo sådan, at det spiller en ikke ringe rolle, hvilket udstyr og hvilket materiel man benytter på en jernbane, når det gælder om at fastholde kunderne og tiltrække nye kunder. Det har DSB ikke gjort noget ved. Når man skifter i Farum og stiger ind i det gamle monstrum, der kører til Slangerup, fristes man absolut ikke til at gentage turen. Nu skal jeg ikke bebrejde DSB, at man ikke har gjort noget, for det ville ikke have for-

[Horn.]

bedret banens rentabilitet væsentligt, om man havde anskaffet noget mere tillok-kende materiel, som kunderne kunne lide. Jeg ved godt, at der påstås, at DSB ikke tør og ikke vil have moderne skinnebusser på denne rute. Jeg ved ikke, om det har noget på sig, men selvom man havde anskaffet sig sådanne, tror jeg ikke, drifts-regnskabet havde været væsentlig bedre. Det er jo en delstrækning, som absolut er egnet for rutebil- og fragtbildrift. Selv her i juletidens travlhed, hvor man havde grund til at antage, at der ville være en forholdsvis god belastning både med rejsende personer og med fragtgods, navnlig pakker naturligvis, på denne korte strækning, var benyt-telsen af så ringe omfang, at den ikke stod i forhold til udgifterne ved at drive stræk-ningen som bane.

Derfor er det såre naturligt, at DSB nu kommer og beder om at få lov til at ned-lægge strækningen og betjene den med rute- og fragtbiler, hvad DSB forhåbentlig får koncession til, når nu lovforslaget formentlig hurtigt bliver gennemført og man kan søge koncession på at betjene strækningen med rute- og fragtbiler. Efter de oplysninger, der foreligger såvel i forslaget som i ministe-rens fremsættelsestale, vil området derude så blive væsentlig bedre betjent.

Banen er jo en af de 19, der blev døds-mærket af 1936-kommissionen, og det er nu den sjette af disse 19 dødsmerkede baner, der bliver slagtet, foreløbig altså for halv-delens vedkommende. Og det sker der altså ikke noget ved; jeg betragter det tværtimod som en forbedring. Man kunne spørge, om ikke det havde været rimeligt, at DSB noget tidligere havde taget konsekvenserne af den dødsmerkning, der fandt sted i 1936; der var jo i 1948, da statsbanerne overtog strækningen, intet, som i det hele taget tydede på, at rentabiliteten kunne forbedres væsentligt. Men DSBs langmodighed skyldes måske den uklarhed, der er i hele Storkø-benhavnsområdet trafikordning. Desværre er man jo her kommet 25—30 år bagefter, hvad der bliver smertelig dyrt for Storkø-benhavn og for staten, men det er der ikke noget at gøre ved, og det kan DSB have som undskyldning, men jeg håber ikke, DSB vil få utak, hvis man viser noget større

beslutsomhed, såfremt man har områder, hvor det ligger på noget lignende måde.

Må jeg endelig tilføje: selvom det ikke fremgår af forslaget, går jeg ud fra, at selve banelegemet — ved banelegemet forstår man jo de jordarealer, som sporet er anbragt på — forbliver i DSBs eje, for selvom bebyg-gelsesgraden er ringe i området på nuværen-de tidspunkt, og selvom området måske i og for sig ikke er et oplagt bebyggelsesområde, er der under hensyn til den hast, hvormed Storkøbenhavn vokser, og med den udbyg-ning, der har fundet sted både sydvest og nordøst for banestrækningen, al grund til at antage, at det spørgsmål ad åre vil rejse sig igen, om der ikke kan opnås en bedre ren-tabilitet ved personbefordring på skinne-vejen end på landevejen, og med det ka-sernebyggeri, der skal finde sted derude i den allernærmeste tid — og der er vist også et par andre større ting — er der grund til at antage, at det kun er et spørgsmål om tid, hvornår skinnebefordring igen kan blive rentabel. Jeg går derfor ud fra, at man ikke afhænder arealerne, men garderer sig med henblik på fremtiden, så man ikke her kom-mer i de vanskeligheder med hensyn til tra-fikken, som man er kommet i på andre om-råder indenfor Storkøbenhavn.

Jeg kan med disse bemærkninger på mit partis vegne anbefale lovforslaget til hurtigt og velvillig behandling.

Holmberg: At statsbanernes underskud foruroliger mange, er ganske naturligt, og det stiger jo for hvert år, der går. Nu mener jeg ikke, at vi ved denne lejlighed skal drøf-te statsbanernes underskud som helhed; men når en minister kommer med et lov-forslag, der måske kan nedbringe dette underskud, må man fra folketingets side naturligvis være opmærksom. Det kan dis-kuterer i de enkelte tilfælde, om det er ba-nerne, der har svigtet befolkningen, eller det er omvendt, og det er måske tit lidt af begge dele; men at banerne trods underskuddet har haft stor betydning, ikke mindst for de tyndt befolkede egne, er der for mig ingen tvivl om. Jeg sagde med vilje: har haft, for tiden er nu engang en anden, end da ba-nerne i stor udstrækning blev udlagt, og jeg tror, at man, hvadenten man er imod det eller ej, bliver nødt til at erkende, at den

[Holmberg.]

moderne trafik har gjort, at mange små baner egentlig har overlevet sig selv. Også på dette område gælder det, at det, der måske var rigtigt for 100 år siden, er det ikke mere.

Nu går jeg ud fra, at det foreliggende lovforslag skal i udvalg. Jeg mener, der skal skønnes i hvert enkelt tilfælde, men jeg vil rent principielt sige — og her dækker jeg mit parti — at hvor der er banestrækninger, hvis opland gennem flere år er blevet dækket gennem landevejstrafikken, og hvor befolkningen i væsentlig grad har opgivet banerne som befordringsmiddel — og jeg kan godt gå videre og sige: hvor vejforholdene er af en sådan beskaffenhed, at vejene har aflastet banerne, og hvor der altså ikke er et virkeligt behov for disse baner — mener vi, at de bør nedlægges.

Nu er det jo banestrækningen Farum—Slangerup, der står for tur, men jeg tror, at der er flere, jeg kan næsten sige dødssejlere, der skal samme vej, og jeg vil her benytte lejligheden til at opfordre den højtærede minister til at nedsætte en kommission eller et udvalg til at se på statsbanernes underskud, og her tænker jeg særlig på sidebanernes underskud. Jeg tror nemlig, der er en hel del i vor nuværende trafik, der virkelig har overlevet sig selv, at der er en hel del trafik, som ikke har samfundsmæssig betydning, og som skatteyderne må betale for.

Om det foreliggende lovforslag kan jeg sige, at jeg i det store og hele kan godkende ministerens bemærkninger og argumenterne for nedlæggelsen i ministerens fremsættelsestale; men jeg vil finde det rimeligt, at lovforslaget behandles i et udvalg, så de interesserede parter på de egne, hvor nedlæggelsen skal ske, kan få lejlighed til at fremføre deres eventuelle argumenter imod den. Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Adolph Sørensen: Ved min stillingtagen til det her omhandlede lovforslag har to spørgsmål været af særlig betydning for mig: dels om der fra den befolkning, hvis interesser i trafikal henseende knytter sig til den pågældende banestrækning, kan rejses tilstrækkelig tungtvejende saglige indvendinger imod den foreslåede nedlæggelse,

og ikke mindst, om det udfra et bredere samfundsmæssigt synspunkt kan anses for sagligt og økonomisk forsvarligt at opretholde strækningen. Det underskud på 450 000 kr., som denne bane udviser i finansåret 1952—53, kan måske nok i sammenligning med de tal, der på mange andre områder arbejdes med, synes forholdsvis beskedent, men i forhold f. eks. til den interne persontrafik, som har udgjort 57 000 rejser ialt i dette år på delstrækningen, er det jo meget betydeligt, idet det formentlig svarer til et underskud på ca. 10 kr. pr. personrejse. Det må vist siges at være et gyldigt udtryk for, at persontrafikken er så ringe, at den ikke kan berettige til en opretholdelse af banen. Godstrafikken har været af samme beskedne omfang, som det også fremgår af de saglige og fyldige bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og som der er grund til at takke den højtærede trafikminister for. Der er imidlertid meget, der tyder på, at godsmængden yderligere kan aftage fremover. Når dertil kommer, at en fortsættelse overhovedet vil kræve sa. betydelige investeringer, som der er tale om i bemærkningerne, har man ret til at sige, synes jeg, at det ikke vil være samfundsekonomisk rigtigt, ejheller rationelt, at opretholde den pågældende banestrækning.

En forudsætning for lovforslagets gennemførelse må det imidlertid naturligvis være, at der sikres den lokale befolkning, der hidtil er betjent af banen, en sådan trafikmæssig service, at nedlæggelsen ikke vil komme til at betyde et savn for den. Der er da også i bemærkningerne gjort rede for, hvordan man fra statsbanernes side har tænkt sig at løse hele dette problem, både for rutebil- og for lastvognstrafikkens vedkommende. Der påregnes et driftsunderskud på denne biltrafik på 130 000 kr. årligt, og selvom dette kun er en fjerdedel af det underskud, som strækningen ville give som bane, er det dog ganske betragteligt.

Det er i denne forbindelse for mig nærliggende at pege på det ønskelige i, at man her giver det private initiativ en chance, når der skal gives koncession til rutebil- og lastbildriften på de pågældende strækninger. Der ligger måske heri en mulighed for at forvandle et budgetteret underskud for statsbanerne til et overskud for andre, og

[Adolph Sørensen.]

erfaringen synes at vise, at publikum betjenes mindst lige så godt af private som af statsdrevne rutebiler. Såvidt jeg har kunnet bringe i erfaring, er der allerede fra privat side fremsat tilbud eller ønske om at etablere de fornødne ruter, og jeg vil da gerne udtale håbet om, at det frie erhvervsliv i det mindste får en fair chance for at være med her. Dette og andre problemer kan formentlig drøftes i et kommende udvalg.

Mit parti er altså velvilligt indstillet overfor lovforslaget som sådant, så meget mere som det eneste alternativ til denne nedlæggelse i virkeligheden kunne synes at være en udvidelse af banen, måske op over Skævinge — Frederiksværk, fordi det ville gøre den ligesom mere berettiget og gøre linieføringen mere logisk. Men her bringes tanken ganske naturligt ind på de større og mere principielle linier. For mig står det sådan, at der inden altfor længe må ske en koordinering og rationalisering — ikke at forveksle med en nationalisering — af hele vor trafik- og transportordning, og der må herunder tages stilling til spørgsmålet for fremtiden: baner eller landeveje, bortset fra de store gennemgående og tværgående linier. Der kan efter min mening her ikke blive tale om et både- og. Vi kan ikke fortsat udbygge vort landevejsnet indtil fuldkommenhed og stadig inddrage livsvigtige landbrugsarealer til dette formål samtidig med at opretholde, endsige udbygge, irrationelle og urentable jernbanelinier. Tværtimod vil det efter min mening være rimeligt at gå den modsatte vej og frugtbar gøre de ikke uvæsentlige arealer, der også på den heromhandlede strækning er tale om, ved at søge dem reableret som landbrugsjord enten ved at ommatrikulere dem eller i hvert fald give lodsejerne langs banen brugsret til jorden i den størst mulige udstrækning.

Med disse bemærkninger tilsiger jeg lovforslaget en fra vor side velvillig behandling i det udvalg, der formentlig bør nedsættes til dets videre behandling.

Else Zeuthen: Det er ikke muligt for mig, således som for andre ærede ordførere, på mit partis vegne uden videre at give tilslutning til det af den højtærede trafikminister fremsatte lovforslag. Som regnskabet er stillet op, ser det meget bestikkende

ud, men det forekommer mig alligevel, at der er en hel del faktorer, som ikke er taget med i betragtning.

For det første er der blandt beboerne på egnen stærk betænkelighed ved, at rutebiler skal befærde visse strækninger af vejen; det står vist fast, at denne ikke i hele sin udstrækning er i en sådan forfatning, at det er forsvarligt at udsætte den for en stærk rutebiltrafik. Alene af den grund vil planen om nedlæggelsen vist næppe kunne realiseres før et stykke ud i fremtiden, og jeg vil gerne spørge den højtærede trafikminister, om det ikke også er hans mening.

Men også andre betænkeligheder melder sig, som f. eks. spørgsmålet om det forsvarlige i at nedlægge en strækning af denne vigtige udfaldsbane fra København. Den højtærede minister siger, at den sidste del af strækningen kun har ca. $\frac{1}{10}$ af rejserne på hele strækningen. Dette lyder sikkert af meget lidt, men forøvrigt er det vel det almindelige, at de yderste strækninger af en bane bærer en væsentlig ringere trafik end de indre. Spørgsmålet er imidlertid, om ikke dette forhold ville bedres væsentligt, hvis man virkelig ofrede noget på banen og gjorde den tiltrækkende for egnens beboere. Jeg tænker her først og fremmest på den ofte omtalte indføring af Slangstrupbanen til centrum. Alene dette ville give bedre driftsregnskab, eftersom mange trafikanter fra den inderste strækning nu tager rutebil til Lyngby for at tage S-tog derfra. Bedre materiel ville virke i samme retning.

Når det står fast, at elektrificeringen af banen kun skal omfatte strækningen til Farum, vil det så ikke være muligt at lade strækningen fra Farum til Slangstrup betjenes af en skinnebus? Langt den største del af de nyinvesteringer, der ville være nødvendige, såfremt hele trafikken skulle opretholdes, ville jo gå til anskaffelse af nyt jernbanemateriel; skinnebusser vil være væsentligt billigere i anskaffelse og vil derfor få regnestykket til at tage sig helt anderledes ud. Det er min opfattelse, at egnens beboere ville foretrække dette. Vel bringer en rutebil passagererne nærmere hjem, men på udturen skal de stå ude under åben himmel i al slags vejr og vente, og det er ikke særlig tiltrækkende for dem.

Men alt dette er formodentlig småting sammenlignet med den omstændighed, at

[Else Zeuthen.]

man om 10—20 år eller længere ud i fremtiden kan komme til at savne denne banestrækning stærkt. Endnu er Københavns udvikling ikke bragt til standsning. Når man har set, hvad der er sket med fredelige og idylliske landdistrikter som Ballerup, Virum, Birkerød og Lillerød, kan man nok spørge, om ikke egnen nordvest for Farum står nærmest for tur, ikke mindst når elektrificeringen af den inderste banestrækning har fundet sted. Er banen Farum—Slangerup først nedlagt, kan det blive bekesteligt at anlægge den igen. Jeg vil derfor spørge den højtærede trafikminister, om han anser det for udelukket, at man kunne komme til at stå i den situation at skulle genindføre toggang på den strækning, der nu nedlægges. Under alle omstændigheder må det vel blive sådan, som det ærede medlem hr. Horn hentydede til, at banelegemet skal blive liggende netop med den eventuelitet for øje. Kan man på det nuværende tidspunkt virkelig overse udviklingen? Og hvis den tager denne retning, vil det så ikke blive en bekestelig besparelse i det lange løb?

Nu hentydede det ærede medlem hr. Adolph Sørensen til en eventuel forlængelse af banen fra Slangerup over Skævinge til Frederiksværk, og det kan derfor ikke virke chokerende, når jeg spørger den højtærede trafikminister, om denne plan har været overvejet i denne forbindelse. Hvis man går den vej, vil man jo få en virkelig god forbindelse fra de meget tæt befolkede kvarterer på Nørrebro ud til Frederiksværk, til Hundested og til Grenaa. Det er absolut den nærmeste forbindelse og må derfor også i det lange løb være den billigste forbindelse. Jeg synes, der er fantasi i den plan, og i hvert tilfælde bør den vel diskuteres.

Jeg har ikke hermed villet tage endelig stilling til hele problemet, jeg mener, der er spørgsmål, som trænger til at diskuteres, og jeg vil derfor gerne foreslå, at man nedsetter et udvalg, for at det kan gøre alle disse spørgsmål og lovforslaget til genstand for en samlet overvejelse.

Fuglsang: Jeg kan på mit partis vegne tilslutte mig dette lovforslag om at nedlægge banestrækningen Farum—Slangerup, en strækning, som kun benyttes lidt og følgelig drives med et stadig stigende underskud.

Jeg vil gerne understrege, at jeg forudsætter, at der samtidig skabes andre trafikmuligheder, så at beboerne i den nedlagte stræknings område stadig får mulighed for uden større vanskeligheder at nå ind til hovedstaden.

Når man taler om denne nedlægning, vil jeg gerne sige, at det ville glæde mig og sikkert mange andre, om der snarest kom et forslag om en virkelig forbedring og udvidelse af kapaciteten på den strækning, der fortsat skal bestå. For mig at se er det sådan, at da statsbanerne i 1948 overtog Slangerupbanen, overtog de også pligten til at skaffe de nødvendige trafikforbindelser for beboerne i banens opland. Det drejer sig jo her om områder, der ligesom de øvrige hovedstadsområder har et meget stærkt voksende befolkningstal, og jeg tror ikke, man med rette kan sige, at statsbanerne helt har opfyldt denne forpligtelse.

Der er selvfølgelig foretaget visse nødvendige og påtrængende arbejder, fremskaffet visse materialer o. s. v., og ministeren bebuder også mere, men når man ser på situationen, som den er i dag, må man dog vist erkende, at det kan ikke være nok. Det gælder sådan en ting som toggangens hyppighed, der stadig lader en del tilbage at ønske, og det gælder ikke mindst banens forbindelser til de indre byområder her i København. Det kan ikke i længden være rimeligt, at banens passagerer, sådan som det er nu, sættes af et sted på Nørrebro og henvises til derfra at benytte temmelig utilfredsstillende sporvejsforbindelser for at nå videre. Den mest naturlige løsning — og det er for mig at se en meget påtrængende løsning — er, at man snarest tager skridt til banens elektrificering, og at man samtidig søger tilslutning til det storkøbenhavnske trafiknet, i første omgang til S-togslinien ved at hæve den nuværende indkørsel på Nørrebro sådan, at den kommer i højde med S-toget, og forhåbentlig indenfor en ikke altfor fjern fremtid til en underjordisk bane, som immervæk spoger et sted i det uvisse.

Tholstrup: Jeg kan fuldt tilslutte mig ministerens forslag, men jeg synes, at det burde være kommet for lang tid siden. De afsløringer, som gives i bemærkningerne til lovforslaget, fortæller jo, at det har været en meget dårlig økonomi i mange år at drive

[Tholstrup.]

banen. Dette skulle måske have været adresseret til tidligere trafikministre, men da den nuværende højtærede trafikminister også var trafikminister for nogle år siden, kan vi måske frikende de mellemliggende trafikministre.

Det er kun et af mange forhold, der er draget frem med dette lovforslag. Vi har jo mange af den slags små stikbaner, som hver for sig er underskudsforretninger, der er med til at få statsbanernes underskud op på de 100 mill. kr., som skatteyderne må betale uden at få noget videre for pengene. Havde det nu været et privatforetagende, så havde man forlængst taget konsekvensen af det dårlige regnskab og likvideret banen, men når det er et statsforetagende, så kører man videre år ud og år ind og oparbejder et større og større underskud, det hober sig op, og man har altid god tid, fordi det ikke er ens egne penge, der er i klemme, det er skatteydernes. Det er på den måde, ansvaret forflygtiges, og så har vi den skade, vi har i dag: ikke alene underskud, men også en dårlig betjening af publikum.

Jeg er i modsætning til det ærede medlem hr. Horn, når han ønsker, at statsbanerne skal have koncession på rutebilerne, men jeg er enig med det ærede medlem hr. Horn i, at man ikke bør sælge den omtalte jord — den kan lejes ud — for det er muligt, at vi om 20, 30 eller 50 år får brug for at føre en S-bane igennem til Slangerup, og der kan også til sin tid være tale om at føre den videre. Men at opretholde banen imens, som det ærede medlem fru Else Zeuthen foreslår, vil være helt urimeligt og uøkonomisk.

Jeg er endvidere lidt i modsætning til det ærede medlem hr. Adolph Sørensen, ordføreren for det konservative folkeparti, som siger — og det er jo det, der er galt ved disse halvsocialistiske partier, der sidder på denne side af midtergangen — at der må sikres publikum transport. Hvad er det for en kommunistisk tankegang? Lad dog de folk, der bor derude, selv finde ud af, hvordan de kan blive transporteret, lad de vognmænd, som bor ude omkring i landet, tilbyde deres assistance. Hvad kommer det os ved? Det er ikke statens opgave at sørge for transporten. Det er statens opgave at lave veje at køre på, men ikke at skaffe transportmidlerne. Derfor er jeg imod

at give statsbanerne koncession på rutebilerne. Det bør være private rutebiler, der får adgang til at køre både med gods og med personer.

Med disse ord vil jeg anbefale nedlæggelse af banen.

Henry Christensen: Når man nu vil skride til at nedlægge jernbanestrækningen mellem Farum og Slangerup, må man være klar over, at man derved vil fremkalde skuffelse hos mange mennesker, som hidtil har benyttet den jernbane.

Denne banestrækning har gennem mange år været forsømt. Da statsbanerne overtog den i 1948, var der hos mange mennesker forventning om, at der ville blive gjort en ekstra indsats for at rationalisere og forbedre også denne strækning, men det skete ikke. Tværtimod kan man sige, at man har kørt med endda meget gammelt materiel på netop denne strækning fra Farum til Slangerup.

Men som stillingen er i øjeblikket, hvor der er et stort politisk flertal for nedlæggelse af den pågældende banestrækning, og hvor det også må erkendes, at der i de driftsmæssige resultater, som den højtærede trafikminister har fremlagt for folketinget, er væsentlige begrundelser for dens nedlæggelse, må det anses for lidet sandsynligt, at der kan skabes mulighed for den pågældende stræknings opretholdelse. Jeg er også klar over de almindelige overvejelser, der for tiden gør sig gældende om eventuel nedlæggelse af de ikke stærkt benyttede sidelinier, og stiller mig ikke afvisende overfor disse almindelige synspunkter. Det havde været ønskeligt, om også denne jernbanestrækning kunne være indgået i de almindelige overvejelser om disse sidebaners rentabilitet og opretholdelse, men kravet om betydelige snarlige investeringer i selve jernbaneanlægget har altså motiveret, at man allerede nu har taget spørgsmålet om opretholdelsen af denne strækning op til afgørelse.

Inden den endelige afgørelse skal træffes, vil jeg imidlertid meget indtrængende henstille, at der må blive god anledning til at overveje, om der dog alligevel ikke var muligheder for rationalisering af driften, bl. a. ved indsættelse af skinnebus, så driftsunderskuddet kunne mindskes væsent-

[Henry Christensen.]

ligt. Det må nemlig i denne forbindelse erindres, at også overgang til anden befordring, nemlig rutebil drift, hvis statsbanerne skal have koncession derpå, må forventes at ville give et ikke ubetydeligt underskud.

Skulle resultatet desuagtet blive en fastholdelse af det stillede forslag om nedlæggelse, vil jeg meget stærkt henstille, at denne nedlæggelse i hvert fald sker under sådanne former, at der sker mindst mulig skade for de mange lokale interesser, der naturligt må være knyttet til en jernbanestrækning, der har været opretholdt gennem mange år. Selvom det talmæssigt ikke er mange virksomheder, der, forsåvidt angår godstransporten, er afhængige af jernbanen, er der dog nogle, og disse må have krav på, at der gives dem så langt et tidsmæssigt varsel som muligt til at kunne indrette sig på anden vis. Det er heller ikke så lige en sag at overgå til rutebil drift, som allerede anført af tidligere ordførere. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at man beregner, at rutebiler kan befare strækningen Slangerup—Farum lige så hurtigt som tog. Dette må man betvivle, og det ganske særlig, så længe en del af vejstrækningen mellem Slangerup og Farum trænger til en grundig udbedring. Jeg går i denne forbindelse ud fra, at der gives en så lang frist for nedlæggelse af jernbanen, at de vejarbejder, der forlængst er planlagt på den omhandlede vejstrækning, kan være udført, og jeg vil gerne høre ministerens bemærkning om dette spørgsmål.

Jeg vil endelig i tilslutning til, hvad de ærede medlemmer hr. Horn, fru Else Zeuthen og hr. Tholstrup har givet udtryk for, henstille, at man, hvis kravet om nedlæggelse af jernbanestrækningen fastholdes, har opmærksomheden henvendt på ikke at afhænde de pågældende arealer straks.

Som bekendt vokser Storkøbenhavn stærkt, formentlig stærkere, end nogen ønsker det. Der sker en tæt bebyggelse videre ud i omegnens kommuner, og det tidspunkt kan meget vel komme, hvor denne omegnbebyggelse skyder så vidt ud også omkring en del af de arealer, hvor den omhandlede jernbanestrækning løber, at der igen kan blive brug for en jernbaneforbindelse derude. Bliver banen til Farum elektrificeret, vil

denne tendens forstærkes yderligere, og derfor kan der meget vel om en årrække være basis for igen at forlænge jernbanestrækningen, eventuelt i elektrificeret stand, udover Farum. Jeg vil derfor understrege, at man ikke omgående må afhænde de pågældende arealer, men må afvente udviklingen, og jeg vil gerne slutte med en henstilling om, at man, inden man skrider til den endelige afgørelse af denne sag, meget nøje undersøger og overvejer både spørgsmålet om, hvad en rationalisering kan betyde, og hvilke andre muligheder der foreligger.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): På foranledning af en bemærkning af det ærede medlem hr. Holmberg om en vurdering af statsbanernes rentabilitetsmuligheder andre steder og her vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger om spørgsmålet jernbaner eller vejbaner som fremtidens trafikårer.

Jeg skal ikke blande mig i diskussionen om strækningen fra Farum til Slangerup, men jeg kan ikke undlade at sige, at det er en sag, jeg har kendt, før den nuværende minister overtog embedet, så det er intet problem for mig.

Det ærede medlem hr. Holmberg henstillede, at der blev nedsat en kommission til at undersøge statsbanernes forhold. Det giver jeg nu ikke så forfærdelig meget for. Når vi herinde fastsætter lønninger og takster og man andre steder fastsætter arbejdsvilkår og lønninger for andre, som vi ikke har noget med at gøre, er det ret begrænset, hvad man kan opnå ved at se på statsbanernes samlede økonomi.

Jeg vil imidlertid gerne henstille til den højtærede minister at overveje, om ikke tiden er inde til at nedsætte et udvalg af teknikere for at se på hele problemet vort jernbanenet. Foruden statsbanerne har vi jo et meget stort antal af de såkaldte privatbaner, altså baner, som i virkeligheden drives af kommunerne, og man må se at få klaret, om befolkningen ønsker sig betjent af banerne, eller om tiden er inde til mange steder at gå over til vejtrafik. Nu har DSB altså regnet ud, at på denne strækning er der et underskud af den og den størrelse, og derfor bør denne strækning nedlægges, og der er ingen tvivl om, at sådan er det også mange andre steder. I 1955, senest i

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

1956, udløber den kommunale garanti for næsten samtlige privatbaners drift, og hvis man ikke skal komme i den situation, at man skal tage standpunkt på hæsblesende måde, som tilfældet var med Lollandsbanen, da den var kørt fast, tror jeg, det er meget nødvendigt, at der bliver nedsat et udvalg til at gennemgå det hele.

Næsten samtlige amts-, by- og sognekommuner over hele landet, lige bortset fra Sønderjylland og strækningerne omkring Storkøbenhavn, har interesse i nogle privatbaner, og de vil i løbet af forholdsvis kort tid blive stillet overfor at skulle tage stilling til, om de vil garantere den fortsatte drift eller ikke. Derfor er det nødvendigt, at man imødekommer det ønske, der er rejst af privatbanernes fællesrepræsentation, også af hensyn til de mange funktionærer ved disse baner, og at man får klarhed over, hvilke banestrækninger man mener fortsat bør nyde statens støtte og hvilke ikke. Statsstøtten til privatbanerne beløber sig til nogle millioner, men det er kommunerne, der har den virkelige interesse i, om man skal køre videre eller ikke. Det drejer sig ikke alene om de tilskud, som kommunerne giver til privatbanerne, det drejer sig også om de meget, meget højere godstakster og persontakster på privatbanerne. Derfor mener jeg, det er nødvendigt, at man snarest muligt får foretaget en kortlægning, eller hvad man vil kalde det, for at få klarhed over, hvor meget man fortsat skal investere af de offentlige finanser i en opretholdelse af jernbanenet.

Jeg henstiller derfor indtrængende til den højtærede minister, at han tager under overvejelse at nedsætte et udvalg, som skal beskæftige sig både med statsbanernes sidelinier og med privatbanerne. Det kan ikke være sådan, at man alene interesserer sig for privatbanerne og siger: nå ja, det er nogle sekundære historier, de mennesker må finde sig i dels at betale de højere takster, dels at dække underskuddet, hvis de vil have banen til at køre, og så må de samtidig være med til at dække underskuddet på statsbanernes sidelinier, et underskud, der pr. kilometer er meget, meget større. En meget stor del af privatbanernes underskud skyldes den ordening, man har med reguleringstillægget, et spørgsmål, jeg har haft

meget med at gøre gennem en længere år-række. Reguleringstillægget udgør faktisk halvdelen af det underskud, som det pågældende baneselskab kører med.

Jeg henstiller altså til ministeren at tage sagen op til velvillig behandling. Når garantiperioden er ved at udløbe og der skal træffes beslutning, kan det ikke være således, at man alene beskæftiger sig med privatbanerne og lader statsbanernes urentable strækninger være urørlige. Jeg har det indtryk, at det er meget nødvendigt, at man får dannet sig et helhedsbillede af, hvordan forholdene i virkeligheden er. Jeg hører ikke til dem, der tror på, at man kan lave en trafikordning. Det er ikke vognmændene — eller hvem det nu er, man mener — der kører økonomien i sænk for banerne. Ethvert firma af blot nogenlunde størrelse i byen og på landet har egne vogne eller egne vognetog, der bringer varerne fra den nærmeste købstad eller havn, eller hvor de nu kommer fra, ud til forbrugerne, og hvis den almindelige mening på egnen er, at det skal være den fremtidige form for formidling af varer og transport af personer, mener jeg ikke, vi har råd til at opretholde jernbanenet af den størrelse. Jeg henstiller, at den højtærede minister stiller sig velvilligt overfor en overvejelse af problemet. Jeg tror, det er nødvendigt såsnart som muligt at få klarhed over, hvor staten står overfor spørgsmålet om privatbanernes opretholdelse og nedlæggelse, og at man gør den indrømmelse overfor de mange store interesser udover landet, at statsbanernes urentable strækninger bør stilles lige med privatbanerne i en helhedsbedømmelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker partiernes ordførere for den venlige tilslutning til lovforslaget. Selvom der var en nuance af mindre velvilje hos det radikale venstres ordfører, er det alligevel mit indtryk, at det ærede medlem ikke er uvillig til at se det fornuftige i at få dette lovforslag gennemført.

Det ærede medlem hr. Horn spurgte, om det ikke kunne tænkes at have været en medvirkende årsag til den dårlige økonomi på strækningen, at statsbanerne ikke i tide havde foretaget en forbedring af det rullende materiel og måske også af andre ting. Den diskussion kan man selvfølgelig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

altid føre, men den væsentligste årsag til, at lovforslaget fremkommer nu, er, at generaldirektoratet har måttet tage et skøn over, hvorvidt man skal investere 2 mill. kr. for at bringe banen i en sådan stand, at den kan drives fremefter; resultatet er altså blevet, at denne investering må betragtes som en fejlinvestering, for man tror ikke på en sådan forbedring af banens økonomi, at investeringen vil være forsvarlig.

Det ærede medlem spurgte mig endvidere, om det var statsbanernes hensigt at afhænde de arealer, hvor skinnerne nu ligger. Jeg ved ikke, hvilke overvejelser statsbanerne har haft, men det er min opfattelse, at man af hensyn til en fremtidig udvikling ikke bør afhænde dem.

Det ærede medlem hr. Holmberg fremsatte nogle almindelige betragtninger om statsbanernes sidelinier og disses underskud, og det samme gjorde det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup). Det er vist rigtigt, at der er en hel del sidelinier, der forsåvidt godt kunne komme ind under den samme synsvinkel som denne. Statsbanerne og ministeriet har opmærksomheden henvendt på disse urentable sidelinier, og vi kan nogenlunde vurdere, hvordan den lokale befolkning reagerer. Vi vil gøre, hvad vi kan for så længe som muligt at klare økonomien, men før eller siden vil man — det er jeg overbevist om — blive nødt til at nedlægge disse urentable sidelinier.

I denne forbindelse vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), at jeg har under overvejelse at nedsætte — jeg ved ikke, om man skal sige en kommission, det lyder måske af så meget, men et udvalg, som vil få til opgave at undersøge privatbanernes forhold. Det ærede medlem har ret i, at vi i 1956 må tage endelig stilling hertil. Jeg er derimod ikke enig med det ærede medlem i, at det ville være nyttigt i denne omgang at tage statsbanernes sidelinier med. Det er min personlige opfattelse, som jeg har fulgt i mange af livets forhold, at man aldrig skal blande

for meget sammen. Hvis man vil opnå et godt resultat, skal man prøve at gøre en enkelt ting færdig ad gangen. Jeg tror, det er klogest at lade udvalget beskæftige sig alene med privatbanernes forhold. Det er min opfattelse, at derved vil mange ting med hensyn til statsbanernes sidelinier komme til at stå klarere for os, for der er jo nu engang en sammenhæng her.

Det ærede medlem hr. Adolph Sørensen gjorde nogle almindelige betragtninger gældende, og sagde, at det var hans håb og ønske, at det private initiativ nu ville få en chance. Her tænkte det ærede medlem formentlig på, at når der skal gives koncession på kørsel til erstatning for den nedlagte jernbane, skulle statsbanerne helst træde i baggrunden. Her har jeg ikke mere noget at skulle have sagt. Den lov herom, der sidst blev vedtaget, har den heldige udformning, at jeg altid bliver fri for at blive skældt ud for det, der laves ude i landet, og jeg er altså også fri, når det går den anden vej. Det er udelukkende amtsnævnene, der bestemmer, hvem der skal have de fornødne koncessioner, men statsbanerne vil gerne være med i spillet derude, så de søger nok koncession. Det bliver så udvalgets opgave at vurdere, hvem der bedst kan klare befordringen, for det afgørende må til syvende og sidst være, hvem man mener kan betjene befolkningen bedst, de private vognmænd eller statsbanerne.

Det ærede medlem fru Else Zeuthen rejste et andet problem i denne forbindelse, nemlig om vejene nu var i en sådan orden, at de kunne tage den øgede trafik både af rutebilerne til persontrafikken og lastbilerne, som skulle befordre stykgodset ud til kunderne. Jeg ved godt, at den vej, der her er tale om, ikke er så god, som den burde være, men jeg tror alligevel, den er i en sådan stand, at der ikke vil ske alverden ved at slippe nogle rutebiler ud på den. Jeg har imidlertid bedt vejdirektoratet om, at denne vej måtte blive sat i stand noget hurtigere, end den måske ellers ville være blevet.

Dernæst spørger det ærede medlem mig,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om jeg mener, det er udelukket, at den kommende udvikling vil medføre en meget stærk bebyggelse i det område, hvor denne bane nu findes, altså fra Farum og udefter. Nej, jeg tør ikke afgive nogen erklæring om, at der ikke vil komme en sådan udvikling, men jeg tør sige som min mening, at jeg ikke tror, den kommer i så nær en fremtid, at det bliver nødvendigt at tage hensyn til Slangerupbanen. Der er udarbejdet byplaner for områder ret langt ud i oplandet, og byplanfolkene mener, at det vil være noget, før man behøver planer for Farum og det opland, der ligger længere ude. Planen om en udvidelse og forlængelse af banen, som blev nævnt af to ærede ordførere, er jeg ikke med på. Der ligger i nærheden af denne bane et skelet, som blev bygget for mange år siden, men aldrig blev gennemført, det blev brækket op igen. Den slags skal vi lade være med. Jeg tror også, tiden er løbet fra en debat om sådan noget.

Det ærede medlem hr. Fuglsang gjorde opmærksom på, at det var en stor gene, når man kom fra Slangerupbanen til Nørrebro, at skulle afbryde rejsen for at komme til centrum af byen. Det er rigtigt, men dér magter jeg ikke så forfærdelig meget. Det er offentlig bekendt, og folketingets medlemmer ved, at en kommission for tiden arbejder med disse store københavnske trafikproblemer, og at der bliver afgivet den ene store, omfattende plan efter den anden, men vi kan nok være enige om allesammen, at det var ønskeligt, om dette problem blev løst inden altfor længe.

Det ærede medlem hr. Tholstrup syntes også, han skulle have en venlighed til mig. Han var godt klar over, at ligefrem skælde mig ud for, at jeg ikke var kommet hurtigere med forslaget i denne omgang, kunne han ikke, men han ville gerne fritage de mellem-liggende ministre, og han mente, at jeg nok kunne have fremsat forslaget noget før. Jeg skulle dog først overtage banen, før jeg kunne nedlægge den. Den blev overtaget i 1948, og efter de tal, vi nu har, ser det ud til, at der ikke var sket nogen skade ved, at den var blevet nedlagt for et års tid eller mere siden, men det havde jeg ingen indflydelse på.

Det ærede medlem hr. Henry Christensen

gjorde også nogle bemærkninger. Jeg kan godt forstå, at de politikere, der er valgt i det pågældende opland, ikke har lige så let ved at gå med til en nedlæggelse af banen som andre, men jeg er ude af stand til at hjælpe dem i denne situation. Jeg kan dog love det ærede medlem så meget, at vi skal drøfte alle de ting, som kan tale for at bevare banen, men jeg tror ikke, der er så meget, at det får nogen afgørende betydning. Det er ganske indlysende, at alt vedrørende en rationalisering og billiggørelse af banens drift er blevet undersøgt, længe før lovforslaget blev fremsat, så der er forsåvidt ikke mere at skønne over.

Jeg tror nu, jeg har svaret de ærede medlemmer, og jeg takker for tilslutningen til lovforslaget.

Horn: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for det svar, han gav mig vedrørende banens fremtid. Jeg skal ikke her komme ind på principielle betragtninger udover de ganske enkelte, jeg fremkom med vedrørende DSB, første gang jeg havde ordet. Om få dage bliver der lejlighed til på et mere egnet grundlag at fremsætte principielle betragtninger.

Nogle af de ærede ordførere har haft den opfattelse, at et områdes befolkning ville miste noget, når man nedlagde en bane i området. Det er rigtigt, at banerne har befordret en vis kulturel udvikling og en forbedret økonomisk udvikling i de områder, hvor de har ligget, men i områderne ved alle de 5 baner, der er blevet nedlagt, er der hverken sket økonomiske eller kulturelle tilbageskridt, og det vil der heller ikke ske her. Der er ikke noget at sige til, at de, der bor i de pågældende egne, måske bliver skuffede og er betænkelige ved, at banen bliver nedlagt. Jeg må imidlertid efter en række personlige iagttagelser på stedet fastholde den betragtning, at ingen behøver at være ængstelige for, at de ikke skulle blive betjent godt nok, eller at der skulle være nogen risiko, som det ærede medlem fru Else Zeuthen talte om. Trafikbehovet er af en sådan beskaffenhed, at det, selvom man kører 10 dobbeltture som i øjeblikket på hverdage, kan klares med en enkelt beskeden rutebil, og så kan man endda få en ganske god betjening. Det er rigtigt, at vejene

[Horn.]

ikke er i bedste stand, men der er adskillige steder i landet, hvor vejnettet belastes med større vogne og under større risiko. Ingen behøver at være ængstelig ved risikoen, når der skal køres med rutebiler, eller for, at de ikke skulle få en god betjening. Må jeg dertil føje, at det er et spørgsmål, om private skal have den koncession, som der nu bliver tale om, dels på fragtruten, dels på personbefordringen. Det ærede medlem hr. Henry Christensen nævnte, at man ude i den pågældende egn nærer skuffelse og ængstelse for nu at miste sin bane, men jeg vil dog sige, at vi fra områder, hvor statsbanerne har overtaget driften — jeg tænker her specielt på Kolding sydbaner — har erfaringer for, at befolkningen, uanset hvem det er, siger, at overtagelsen burde have fundet sted for mange år siden. Jeg tror ikke, de private ruter på strækninger, der i og for sig er ret belastede, skulle have muligheder for at give en rimelig betjening for beboerne derude med en passende samordning med den københavnske nærtrafik. Selvom der som nævnt vil være visse vanskeligheder på dette område, må jeg dog mene, at beboerne, når vi nu tager banen fra dem, har et rimeligt krav på en god forbindelse med det københavnske banenet på Nørrebro, sporveje o. s. v., og det kan bedst opnås ved, at statsbanerne overtager trafikområdet, som det også har været tilfældet indtil nu. Efter de hidtil anlagte principper tager man jo ikke en rute fra nogen, der har drevet den på rimelig måde. Selvom der ikke bliver givet trafikudvalgene direktiver, så må jeg dog mene, at hensynet til beboerne derude må veje meget tungt.

Jeg skal endnu en gang anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

Holmberg: Det forekommer mig, at den tidligere minister, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), i begyndelsen af sin tale ikke ville give meget for tanken om nedsættelse af en kommission, men jeg synes også, at det ærede medlem i slutningen af talen gav tilslutning hertil, og hvis det ærede medlem har ombestemt sig i den tid, han stod på talerstolen, vil jeg gerne takke ham derfor.

Jeg mener, at det talmateriale, vi har fået

fra ministeren, har stor betydning, og det må vi tage med i vore fremtidige overvejelser. Banen har ligget der i lang tid, og der er forsøgt fremstød for en udvidelse af godstrafikken, ja, for hele trafikken på ruten, men det er svipset fuldstændigt. Fra København til Farum går det nogenlunde, men med hensyn til det sidste stykke vej er det helt galt. En banestrækning på 13,7 km giver et årligt underskud på 450 000 kr., hvilket må formodes i løbet af kort tid at stige til 650 000 kr., altså et underskud pr. km på ca. 50 000 kr. Jeg mener, det har virkelig betydning, om vi kunne få mere af den slags talmateriale. Det burde være en selvfølge, at man indrømmer, at sådanne forhold ikke kan fortsætte, og det er baggrunden for min henstilling til ministeren om nedsættelse af et udvalg, der kan se på disse ting, eventuelt med baggrund i et noget større talmateriale.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg kan naturligvis kun være tilfreds med, at den højtærede minister vil nedsætte et udvalg til at beskæftige sig med privatbanernes forhold, men jeg kan ikke være enig med den højtærede minister i, at det ikke kan være rimeligt også at inddrage statsbanernes stilling i drøftelserne. Det, jeg nemlig er bange for vil blive udgangen, er, at når dette udvalg har beskæftiget sig med privatbanernes forhold, så kommer man ikke længere, for så vil der ikke blive gjort noget ved det andet, for det er jo så stor en historie, som vi betaler til allesammen. Nu ser vi bare spørgsmålet om denne strækning, som efter min mening selvfølgelig må nedlægges; her rejser der sig straks betænkeligheder. For jeg synes, det er rimeligt, at de mennesker, der nu skal have ansvaret for, hvorvidt de skal lade deres privatbane ligge eller ej — i sidste instans bliver det de interesserede kommuner, by-, amts- og sognekommuner, der vil få det afgørende ord at sige om, hvorvidt de vil betale omkostningerne ved at have banen kørende eller ikke — har et rimeligt krav på at få at vide, hvorledes forholdene ligger for tilsvarende statsbanestrækninger, som man altså formodentlig vil opretholde længe efter, at de andre er nedlagt. Jeg vil derfor endnu en gang henstille til den højtærede minister at drage omsorg for, at de

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

mennesker — og det er jo mange, det drejer sig om udover hele landet — bliver underrettet om, hvordan forholdet er med hensyn til de urentable strækninger, privatbaner såvel som statsbaner.

Jeg kan altså ikke være enig med den højtærede minister i, at udvalget alene beskæftiger sig med privatbanerne; det er nemlig ikke nok af hensyn til alle os, der er henvist til at leve et lykkeligt liv i en privatbanes opland.

Adolph Sørensen: Det ærede medlem fru Else Zeuthen gjorde nogle bemærkninger, som kunne tyde på, at det ærede medlem kan gå ind for min tanke om en udbygning af strækningen op over Skævinge—Frederiksværk som et alternativ til nedlæggelsen af Slangerupbanen.

I den anledning vil jeg gerne sige, at jeg er af den opfattelse, at mine senere bemærkninger i høj grad skulle afkræfte dette standpunkt. Jeg er i og for sig ikke uenig i det standpunkt, at det kan være rimeligt, at staten fortsat opretholder ejerforholdet til den pågældende strækning, men jeg beder alligevel meget om, at man i den videst mulige udstrækning lader de interesserede lodsejere få brugsret til den, så at de arealer, der overhovedet er mulighed for at udnytte til landbrugsjord, blive udnyttet dertil, ikke mindst fordi disse egne har lidt stærkt under, at der er inddraget betydelige landbrugsarealer til landevejsnettet.

Den opfattelse, som det ærede medlem hr. Tholstrup gav udtryk for, at en sikring af befolkningens trafikale interesser skulle være udtryk for en kommunistisk tankegang, vil jeg gerne tilbagevise. Der er noget, der hedder hævd og præcedens, og det ville vel i mange andre af livets forhold være ganske urimeligt at sige, at ønskeligheden af at opretholde hævdvundne rettigheder og fordele skulle være udtryk for kommunistisk tankegang. Med mine bemærkninger har jeg blot villet give udtryk for, at man af hensyn til den lokale befolkning, som skal befordres til og fra deres arbejdsplads, når koncessionerne skal gives til landevejsdriften, bør sørge for, at denne bliver udbygget på en sådan måde, at disse mennesker ikke bliver betjent ringere, end de er blevet det hidtil af banen.

Tholstrup: Jeg vil ganske kort svare det ærede medlem hr. Adolph Sørensen, at det må være en kommunistisk eller socialistisk tankegang, når man vil have, at staten eller samfundet skal sikre transporten. Enten er man tilhænger af statsdrift og dermed socialistisk indstillet, eller også er man tilhænger af privatdrift og liberalt indstillet. Er man tilhænger af privatdrift, blander man sig ikke i den slags ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Til det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) vil jeg sige, at der ikke er noget at gøre ved, at vi ikke kan blive helt enige om alle de ting, vi nu skal have gennemført; men jeg synes, at man ved fremsættelsen af dette lovforslag har bevist, at statsbanerne følger udviklingen meget nøje. Hver gang man mener, at en bane bør inddrages, fremsætter man et lovforslag om det, og bedre synes jeg ikke det kan være. Man kan sagtens få nogle mennesker til at sætte sig ned og tale om det og lave en statistik — det er forøvrigt ikke vanskeligt i dette tilfælde, for man kan få den i statsbanerne. Derfor synes jeg ikke, det er nødvendigt at tage statsbanerne med, men jeg kan godt se, at der her er interesser, der ligger meget nær op ad privatbaneinteresserne, idet man måske kunne være interesseret i, at overvejelserne også kom til at omfatte statsbanernes sidelinier. Det er måske dèr, uenigheden ligger.

Det ærede medlem hr. Adolph Sørensen udtalte sig om brugsretten til de arealer, som blev gjort fri. Jeg er enig med det ærede medlem i, at vi må have en ordening på dette spørgsmål. Hvis det drejer sig om arealer, der kan dyrkes som landbrugsjord, er det ganske naturligt, at de søges udnyttet på denne måde.

Om det skal være privat rutebildrift, eller statsbanerne skal besørge befordringen, må overlades til nævnet. Men må jeg lige gøre opmærksom på den lille faktiske ting, at det, hvis statsbanerne får ruterne, er meningen at befordre folk til samme takster, som banen gjorde. Det er ikke sikkert, at de private kan påtage sig det, for de har nok skævet lidt efter, at statsbanerne har beregnet, at det vil koste 130 000 kr. om året, og jeg tvivler om, at der er ret mange private, der

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vil være interesseret, når det forholder sig sådan, men det skal jeg helt overlade til amtsnævnene.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

M. Larsen: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Horn, er blevet kaldt til et andet møde, skal jeg som stedfortræder for ham foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. Thestrup ønsker at udtræde af udvalget vedrørende tillægsbevillingsforslagets behandling og finansudvalgets arbejdsform.

Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for Thestrup har vedkommende gruppe udpeget *Halfdan Hendriksen*, som herefter er valgt.

Folketingets næste møde afholdes i dag kl. 17³⁰ med følgende dagsorden:

Spørgsmål om fremme af forespørgsel til justitsministeren af Einer-Jensen, Erik Eriksen, Ole Bjørn Kraft, Jørgen Jørgensen (Lejre) og Viggo Starcke.

Mødet hævet kl. 17²⁹.

47. møde.

Onsdag den 13. januar kl. 17³⁰.

Den eneste sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om fremme af forespørgsel til justitsministeren af Einer-Jensen, Erik Erik-

sen, Ole Bjørn Kraft, Jørgen Jørgensen (Lejre) og Viggo Starcke.

(Forespørgslen findes i tidenden sp. 2145).

Formanden: Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke til forespørgslens fremme som givet. (Ophold). Det er givet.

Jeg gør opmærksom på, at det er min agt at sætte forespørgslen til forhandling her i tinget førstkommande fredag formiddag.

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 14. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om det udenrigspolitiske nævni.

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring i lov om motor-køretøjer. [Af Stæhr Johansen m. fl.]

3) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om nedlæggelse af statsbanestrækningen fra Farum til Slangstrup.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om tilsyn med monopol og konkurrencebegrænsning.

5) *Eventuelt: første behandling af:*

Forslag til lov om oprettelse af et næringsfrihedsråd. [Af Tholstrup].

Mødet hævet kl. 17³².