

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Politiets ledelse m. v.).*

Valgt blev: *Peter Jørgensen, Ditlevsen, Boye Hansen, Urban Hansen, Hjortnæs, Aage Knudsen, Holger Larsen, K. Axel Nielsen, Helga Pedersen, Vagn Bro, Gideon, Ladefoged, Lorentzen, Rasting, Gottschalk-Hansen, Erna Sørensen og A. C. Normann.*

Man gik derpå til:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i og tilføjeser til lov om rettens pleje af 11. april 1916. (Telefonaflytning).*

Valgt blev: *K. Axel Nielsen, Brodthagen, Ditlevsen, Boye Hansen, Poul Hansen (Kälundborg), Frode Jakobsen, Ravn, Edel Saunte, Vagn Bro, Lorentzen, Martin, Harald Nielsen, Helga Pedersen, Thestrup, Ole Bjørn Kraft, Ninn-Hansen og A. C. Normann.*

Den følgende sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling findes i tidenden sp. 2194; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 315).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ordføreren (Kai Jensen):** Som det fremgår af betænkningen, har udvalget afholdt 5 møder, herunder et samråd med ministeren. Vi har besigtiget strækningen, som tænkes nedlagt, lige så vel som vi har besigtiget den strækning, ad hvilken man agter at oprette rutebil- og fragtforbindelse. Udvalgsflertallet er enigt med ministeren i, at befolkningen fra nu af vil kunne blive betjent langt bedre ved den påtænkte rutebil- og fragtforbindelse end af en foreslået

jernbaneforbindelse, hvorfor jeg på flertallets vegne skal anbefale lovforslaget.

**Henry Christensen:** Som det ligeledes fremgår af betænkningen, har et mindretal ikke kunnet tilslutte sig flertallets opfattelse. Mindretallet har hele tiden været af den formening, at det ikke i den nuværende situation var rimeligt at nedlægge banestrækningen fra Farum til Slangerup. Det er kun 6 år siden, statsbanerne overtog strækningen, og befolkningen stillede dengang betydelige forventninger til en forbedring af denne jernbanestrækning, men den forbedring, der er sket på banen, ligger i virkeligheden udelukkende på strækningen fra Nørrebro til Farum, medens der ikke har været nogen indsats i henseende til at forbedre materiel eller jernbanen iøvrigt på strækningen fra Farum til Slangerup. Desværre er det ikke lykkedes mindretallet i udvalget at skabe en anden indstilling hos flertallet, og mindretallet mener ikke at kunne tage medansvar for gennemførelsen af lovforslaget.

Mindretallet har i sin betænkning yderligere peget på, at man vel kunne se, at de økonomiske driftsresultater ikke har været særlig tilfredsstillende gennem de senere år, ligesom benyttelsen af banen ikke har været så udpræget, som det var ønskeligt. Vi mener imidlertid, at det i nogen grad skyldes, at man, hovedsageligt fra statsbanernes side, har sat kræfterne ind på forbedring af strækningen fra Nørrebro til Farum.

Dertil kommer, at mindretallet også må lægge vægt på den omstændighed, som ligger bag ministerens udtalelser om, at man agter at nedsætte et udvalg til at se på en række privatbaners forhold. Men selvom man nu angiver, at jernbanen er tabgivende, har vi jo også mange andre tabgivende statsbanestrækninger her i landet. Hvis man derfor skulle gå til en rationalisering af statsbanernes drift, herunder med en eventuel nedlæggelse af jernbanestrækninger for øje, måtte man efter vor opfattelse rettelig underkaste hele dette problem en samlet overvejelse. Jeg ville ikke hermed forlange, at man, hvis man kom til det resultat, at en række tabgivende jernbaner skulle nedlægges, så skulle nedlægge alle på een gang, det ville der være mange praktiske vanskeligheder til hinder for, men man burde

**[Henry Christensen.]**

skabe en samlet plan og finde frem til en helhedsløsning af problemet. Sådan som det nu ligger, vil resultatet jo blive dette, at befolkningen omkring denne jernbanestrækning må afstå fra sin jernbane, samtidig med at den fremover skal være med til at betale underskuddet på de andre tabgivende jernbanestrækninger ude omkring i landet. Også dette er en af grunnerne til, at vi ikke kan gå ind for gennemførelsen af det foreliggende lovforslag eller tage noget medansvar herfor.

Vi har i udvalget bedt om oplysninger om, hvorledes det driftsmæssigt ville stille sig at gå over fra den nuværende form for betjening af strækningen til en egentlig skinnebusdrift, og de oplysninger, vi har fået, har dokumenteret, at jernbanen ikke derved ville blive rentabel; man har angivet overfor os, at også selvom man gik over til en sådan jernbanedrift med skinnebus, ville der blive et betydeligt underskud. Efter min mening hænger dette nu i høj grad sammen med, at man mener, at man fortsat skulle have samme topbetjening mandskabsmæssigt, hvad jo forskellige privatbanestrækninger, der er overgået til skinnebus, ikke har. Det er utvivlsomt en af årsagerne. Man har fra lokal side peget på, at hvis man ville gå over til en rationaliseret skinnebusdrift med indskrænket personaleantal, kunne man gøre jernbanedriften betydeligt mere rentabel. Det har der altså heller ikke været mulighed for at skaffe tilslutning til i udvalget.

Med disse bemærkninger har jeg villet begrunde, hvorfor mindretallet ikke mener at kunne stemme for det foreliggende lovforslag, og vi vil derfor undlade at stemme.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg takker udvalgets flertal for indstillingen.

Jeg finder forsåvidt ingen anledning til igen ved anden behandling at gå ind i en debat om, hvorvidt man bør opretholde den pågældende banestrækning eller ikke; jeg mener både i min fremsættelsestale og i bemærkningerne til lovforslaget og ved første behandling tilstrækkeligt at have redegjort for årsagerne til, at vi ønskede denne banestrækning nedlagt. Jeg ved, at

udvalget har haft lejlighed til at besøge Slangerup og overbevise sig om banestrækningens beskaffenhed, og udvalget fik ved tilbagekørslen ad landevejen lejlighed til at konstatere, hvordan den vej var, man kørte på, og ad hvilken busserne nu altså skal transportere passagererne. Jeg går ud fra, at dette har været medvirkende til, at flertallet indstiller lovforslaget uændret til vedtagelse.

Det er måske nok rigtigt, som det ærede medlem hr. Henry Christensen sagde, at befolkningen langs strækningen stillede visse forventninger til statsbanernes overtagelse af banen, men jeg kan forsikre det ærede medlem, at der var også forventninger hos statsbanerne om, at egnens befolkning ville benytte denne bane. Det har imidlertid indtil dette øjeblik ikke været muligt for mig at overbevise det ærede medlem om, at det ikke er os, der blot har trang til at nedlægge baner, men at vi er tvunget til at gøre det, fordi den pågældende egns befolkning, der skulle betjenes af banen, ikke ønsker at lade sig betjene af den — og så er der ikke brug for banen.

Jeg lagde mærke til nogle bemærkninger, det ærede medlem gjorde, og hvoraf jeg fik det indtryk, at det ville have lettet lidt på samvittigheden, hvis man kunne have givet besked om, at vi også ville gå til nedlæggelse af en hel del andre baner, der ligeledes har underskud. Jeg tror nok, at jeg ved første behandling sagde noget om, at der var flere sidestrækninger, der var i søgelyset; men jeg kan ikke se, at det skulle kunne være nogen begrundelse eller noget forsvar for at opretholde en bane — som det ærede medlem altså indirekte indrømmer er urentabel — at man ikke på samme tid kan komme og sige, at man vil nedlægge en række andre baner. Jeg synes ærligt talt, at det standpunkt er meget svagt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Arnth Jensen):** I henhold til forretningsordenen går lovforslaget nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af protokol om oprettelse af en europæisk transportministerkonference undertegnet i Bruxelles den 17. oktober 1953.*

(Forslaget til folketingsbeslutning findes i tillæg A. sp. 2241; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3920).

Sagen sættes til forhandling.

**Horn:** Vi kan anbefale det foreliggende forslag til folketingsbeslutning til vedtagelse.

I betragtning af de interesser, Danmark har i den kontinentale trafik, mener vi, det vil være meget hensigtsmæssigt, at vi tilslutter os denne protokol.

**From:** Jeg mener, det vil være i Danmarks interesse, at vi går ind i det samarbejde, der her er tale om. Det internationale samarbejde på transportens område må være i høj grad ønskeligt, ikke mindst for Danmark, der har en stadig stigende andel i den intereuropæiske lastvognstrafik, og da bestemmelserne langt fra er ensartede i de forskellige europæiske lande, kan jeg kun anbefale, at vi går denne vej.

Det organ, der tænkes oprettet, er i højeste grad tilknyttet OECE, og der er foreslået en prisværdig enkel og billig administration. Jeg har med interesse lagt mærke til, at ethvert land stilles frit i sin beslutning, og at en flertalsbeslutning ikke binder det enkelte land. Det er naturligvis en stor betryggelse, men på den anden side vil det også kunne lamme rådets handlegkraft. Jeg må opfatte det sådan, at princippet er det, at kun det, man bliver enig om, bliver en realitet — og jeg er indforstået med dette princip.

Jeg hilser iøvrigt med tilfredshed ethvert lille skridt i retning af et forenet Europa, og jeg skal på mit partis vegne anbefale, at Danmark ratificerer den i forslaget omtalte protokol.

**Bøgholm:** Det trafikale samarbejde er utvivlsomt af den allerstørste betydning for hele den udvikling, der må antages at føre frem til et stigende europæisk fælles-

skab. Det har jo altid været sådan, at de store trafiklinier har haft overmåde stor politisk betydning. De havde det allerede i oldtiden, navnlig indenfor det romerske verdensrige, og fra den nye og nyeste tid kan nævnes Cecil Rhodes' tanke om en Kap—Cairo linie, Helfferichs Berlin—Bagdad-politik og Hitlers vejplaner.

Men de store trafiklinier kan ikke blot tjene økonomisk eller politisk magtvilje, men også ønsket om at bringe folkene nærmere sammen.

Den internationale overenskomst, der i dag er til behandling, har både økonomisk og politisk betydning, idet det er formålet med den at give et trafikalt udtryk for selve samarbejdsviljen i Europa. Det drejer sig her om et samarbejde, der er over hundrede år gammelt, og det er kun på baggrund af denne udvikling, man vil værdsætte og forstå det forslag til folketingsbeslutning, der i dag ligger på det høje tings bord.

Det begyndte med Mainz-konventionen af 1831 og Mannheim-konventionen af 1868 og gik videre over en lang række internationale konventioner, begyndende med flodtransport, gående over til jernbanetransport, gennem de to Berner-konventioner og mange andre; senere, fra 1945 og videre over 1948, gående over til vejtransport med den meget stærke betydning, lastbiltransporten efterhånden har fået, og sidst gennem Chicago-overenskomsten og den internationale lufttransports sammenslutning gående over også til luftfarten.

Det er klart, at en så stærk spredning af de forskellige institutioner for et trafikalt samarbejde må medføre et betydeligt tab både af tid og arbejdskraft, og for os fra de små nationer stiller problemet sig på en ganske særlig måde. Det vil vel i og for sig være et spørgsmål, om det overhovedet vil være muligt for de små folk i Europa på tilfredsstillende måde at fortsætte deltagelsen i det internationale samarbejde. Hvis det skal være således, at der opstår endnu flere komiteer og organisationer, bliver det ikke muligt for os at klare dette, hverken personelt eller økonomisk. Det internationale samarbejde lider under en overflod af komiteer, kommissioner, institutioner og organisationer. Dertil kommer yderligere det forhold, at der meget ofte