

[Ministeren for offentlige arbejder.]

angår de her omhandlede arealer på Lolland og Falster, som er udlejet til landbrugsmæssig udnyttelse, har man undersøgt mulighederne for at lade dem gå tilbage til ejerne af de ejendomme, hvorfra de i sin tid blev eksproprieret, men dette har måttet opgives som uigennemførligt. Selvom de fleste arealer således kan udnyttes ved udleje, vil der dog særlig ved motorvejsanlægget ved København blive arealer tilbage, som ikke kan udnyttes, og der søges derfor hjemmel til at afholde de med deres forskellige vedligeholdelse forbundne udgifter.

Endelig vil jeg gøre nogle bemærkninger om et spørgsmål, som har givet anledning til visse vanskeligheder, nemlig spørgsmålet om erlæggelse af kommuneskatter for de arealer, som ikke udnyttes til vejformål. Det er her fundet rimeligt at imødekomme ønsker fremsat fra forskellige kommuner om, at arealer, der udnyttes til indtægtsgivende formål for staten, beskattes på samme måde som anden statsejendom, og det foreslås derfor i lovforslagets § 3, at den nuværende skattefritagelse for sådanne arealer bortfalder.

Det er endvidere fundet rimeligt, at der, for såvidt dette lovforslag vedtages, gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til med vedkommende kommunalbestyrelse at træffe aftale om en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter for tiden forud herfor, såfremt der fra kommunens side rettes henvendelse herom til ministeriet.

Sluttelig henleder jeg opmærksomheden på forslagens § 2, stk. 2, hvori foreslås, at det beløb på 250 000 kr., som i henhold til loven af 11. april 1942 skulle udredes af Frederiksborg amtsråd som bidrag til Hørsholmvejens anlæg, bortfalder. Det er anset for rigtigt i denne henseende at side stille Frederiksborg amtsråd med Maribo amtsråd, navnlig under hensyn til den vedligeholdelsesbyrde, som amtskommunerne påtager sig, såfremt lovforslaget vedtages, hvortil kommer, at Frederiksborg amtsråd ikke i samme omfang som Københavns amtsråd har en særlig interesse i Hørsholmvejens anlæg, der i Københavns amt må siges at træde i stedet for anlæg, som amtsrådet ellers måtte have bekostet på normal måde.

Lovforslaget indeholder ingen bestemmelser om, i hvilket tempo de foreslåede arbejder skal bringes til fuldførelse. Hørsholmvejen bliver måske på en større strækning færdig allerede i 1955. De øvrige anlæg må udføres, efterhånden som de trafikale krav nødvendiggør det og anlæggene i det hele kan indpasses i den offentlige anlægsvirksomhed.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg forslaget til en hurtig og velvillig behandling i dette høje ting.

Endvidere har jeg den ære at fremsætte for det høje ting *forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster*.

Dette lovforslag fremtræder som slutresultatet af langvarige forhandlinger mellem ministeriet for offentlige arbejder og de lollandske kommuner om, hvad der skulle ske, når det nuværende lolland-falsterske jernbaneselskabs koncession udløber den 30. juni i år. Disse forhandlinger, der også har været omfattet med stor interesse af offentligheden, har været meget vanskelige, fordi synspunkterne til en begyndelse stod ret skarpt overfor hinanden, og det er mig derfor en stor tilfredsstillelse at kunne konstatere, at forhandlingerne tilsidst har kunnet give et resultat.

Udgangspunktet for ministeriets stilling under forhandlingerne har været det, at den garanti for forrentningen af det nuværende jernbaneselskabs aktiekapital, som staten i sin tid efter koncessionen af 1873 påtog sig, ikke burde fortsætte. Der er her tale om en form for statsstøtte, som tiden forlængst er løbet fra, og som ikke bør opretholdes længere, end tilsagnet er givet. Omvendt er det fra de lollandske kommuners side gjort gældende, at den betydning, der må tillægges navnlig jernbanestrækningen fra Nykøbing F. til Nakskov, er så stor, at den naturligt bør overtages og drives som statsbane, og ud fra denne betragtning samt under henvisning til, at de lollandske kommuner ikke hidtil har været økonomisk medansvarlige for banens drift, har kommunerne stærkt fremsat og fastholdt ønsket om en statsovertagelse af banen.

Den nuværende regering har, således som det også var tilfældet med den tidligere regering, afvist tanken om statsovertagelse. Begrundelsen herfor har været den, at der

[Ministeren for offentlige arbejder.]

her i landet som bekendt findes adskillige vanskeligt stillede privatbaner, som, hvis staten overtog Lollandsbanen, med større eller mindre ret ville kunne gøre et tilsvarende krav om statsovertagelse gældende mod staten. Ganske vist må det erkendes, at den lollandske jernbane har overordentlig stor betydning for egnen, men den er på den anden side beliggende i en forholdsvis venstillet landsdel i modsætning til andre baner, hvis kommuner kun med stort besvær kan bære byrderne ved opretholdelse af deres privatbaner.

Efterhånden som forhandlingerne fortsattes, dannede der sig da hos kommunernes repræsentanter den overbevisning, at man ikke ville kunne trænge igennem med et krav om statsovertagelse, og arbejdet i det udvalgt, gennem hvilket forhandlingerne har været ført, koncentrerede sig derefter om den mulighed at skabe et nyt privatbaneaktieselskab af samme struktur som de øvrige privatbaneselskaber her i landet, d. v. s. således at stat og kommuner i fællesskab tegner den fornødne aktiekapital, og at kommunerne dækker driftsunderskuddet med fradrag af det tilskud, som i henhold til underskudslovgivningen af statskassen kan ydes hertil. Det er lykkedes at nå til enighed om at stifte et sådant aktieselskab på de vilkår, der nærmere er indeholdt i den overenskomst, der som bilag ledsager lovforslaget, og jeg skal om enkelthederne i denne overenskomst gøre nogle bemærkninger.

Det har under forhandlingerne været forudsat, at det nye selskab kun skulle videreføre driften på de jernbanestrækninger, som blev drevet af det gamle selskab, og at statsbanerne, der gennem adskillige år har forpagtet strækningen Orehoved—Nykøbing F., fortsat skulle blive ved med at drive denne strækning. Statsbanerne har en uopsigelig forpagtningskontrakt, som i og for sig giver tilstrækkelig sikkert retsgrundlag til den fortsatte drift af denne strækning, men har ikke erhvervet ejendomsret til strækningen. Dette skyldes, at loven af 25. marts 1872 om anlæg og drift af den lolland-falsterske jernbane udtrykkeligt fastslår, at strækningen på Lolland og strækningen på Falster ikke må deles, og det har derfor ikke været muligt uden sær-

lig lovhjemmel at overdrage strækningen til statsbanerne. Det vil være rimeligt, når man nu tilrettelægger en nyordning, at bringe ejendomsforholdet i overensstemmelse med de faktiske forhold, som jo er det, at statsbanerne må vedblive at drive Falsterstrækningen, der indgår som en betydningsfuld del af det samlede statsbanenet, og som ikke mindst er af betydning for den internationale trafik over Gedser. Statsbanerne kan, som jeg nævnte det, egentlig føle sig tilstrækkelig sikret gennem den eksisterende uopsigelige forpagtningskontrakt, således at en investering for at erhverve ejendomsretten ikke er strengt påkrævet ud fra et snævert statsbanesynspunkt. Men som jeg senere skal komme tilbage til, har man fra alle sider tillagt det stor betydning, at der i forbindelse med nyordningen kunne tilvejebringes fuld sikkerhed for det gamle jernbaneselskabs kreditorer, derunder ikke mindst tjenestemændene og pensionisterne, og den overtagelsessum, der kan betales for Falsterbanen, vil være meget betydningsfuld for, at de fornødne midler hertil kan være tilstede. De værdier, som formelt tilhører det lolland-falsterske jernbaneselskab, og som tænkes overført til statsbanerne, er vurderet til 1,9 mill. kr., og det er i forslaget § 1 foreslået, dels at forbudet mod at dele Falsterstrækningen og Lollandsstrækningen ophæves, dels at ministeren bemyndiges til for det nævnte beløb af 1,9 mill. kr. at erhverve Falsterstrækningen for statsbanerne.

Man har under hensyn til, at statsbanernes retsstilling som nævnt allerede nu er tilstrækkelig til at sikre den fortsatte drift, ikke ment, at dette beløb burde belastes statsbanernes anlægsbudget, ligesom forrentningen af beløbet ikke bør belastes statsbanernes driftsbudget på tilsvarende måde som renterne af de anlægsbeløb, der investeres i statsbanernes nyanlæg, og det er i paragraffens sidste stykke bestemt, at denne forrentning skal ske over finanslovens § 16. Under denne finanslovskonto vil ligeledes købesummen blive søgt bevilget.

Det nye privatbaneselskab er tænkt stiftet med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf staten skulle tegne halvdelen og kommunerne halvdelen. Med en aktiekapital af denne størrelse skulle efter de foretagne beregninger det nye selskab have tilstrække-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lig likvid kapital til at udrede de kontante ydelser, som må præsteres i forbindelse med erhvervelsen af anlæggene m. v. fra det gamle selskab samt til anvendelse som driftskapital. Købesummen for disse anlæg m. v. er tænkt fastsat til en sådan størrelse, at der derved skulle kunne skabes dækning for det gamle selskabs kreditorer. Tjenestemændenes og pensionisternes pensionskrav er forudsat overtaget af det nye selskab, således at den kontante udbetaling kun skal anvendes til dækning af den del af det gamle selskabs kreditorer, der skal udløses med rede penge, og som ikke kan dækkes gennem de pengeaktiver, det gamle selskab er i besiddelse af. De foreløbige beregninger viser, at der af det nye selskabs aktiekapital på 1 mill. kr. vil medgå ca. 250 000 kr. til kontant udbetaling til det gamle selskab, således at der skulle kunne regnes med, at man har ca. 750 000 kr. til rådighed som driftskapital, men beregningerne er og må være skønsmæssige, således at visse forskydninger kan tænkes at ville finde sted.

Som nævnt skulle det nye selskab i forbindelse med erhvervelsen af det gamle selskabs faste anlæg m. v. overtage de pensionsforpligtelser overfor tjenestemænd og pensionister, som påhviler det gamle selskab. Imidlertid er det klart, at disse kreditorer ikke kan anses fuldt dækkede, blot ved at et nyt aktieselskab træder i det gamle aktieselskabs sted, og det er derfor foreslået, at staten og de interesserede kommuner i fællesskab skal påtage sig garantien for de pensionsforpligtelser, som i forbindelse med nyordningen overtages af det nye selskab. Jeg lægger megen vægt på, at denne bestemmelse er kommet med i ordningen. Det forekommer at være en naturlig ting, at man, når mennesker, som der her er tale om, igennem et langt liv har stillet deres arbejdskraft til rådighed for en virksomhed af en vis offentlig karakter og denne virksomhed fortsættes omend under en ændret form, får sikkerhed for de pensioner, der tilkommer dem, når de må trække sig tilbage. Det glæder mig, at man med kommunerne har kunnet enes om at søge at sikre disse mennesker. Det er dog naturligvis kun de pensionsforpligtelser, som det nye selskab påtager sig ved nyordningen, som staten og kommunerne skal garantere

for. Personale, som senere ansættes ved selskabet, må gå ind under tilsvarende vilkår, som det privatbanernes personale i almindelighed lever under, og det er ej heller tanken, at de tjenestemænd, som overtages af det nye selskab, skal have en gunstigere pensionsretlig stilling, end de havde under deres ansættelse ved deres gamle selskab. Den ændring i privatbanernes lønningsreglementer, som fandt sted i 1943, og som gør det muligt at afskedige tjenestemænd på grund af personaleindskrænkning mod udrædelse af en udtrædelsesgodtgørelse, men uden at udrede pension, vil fremdeles have gyldighed også for den del af det overtagne personale, som er ansat efter 1943.

Desværre kan det ikke ventes, at driften af banen i de kommende år vil give overskud. Konjunkturerne her i landet er ikke længere så gunstige for privatbanedrift, som de i visse perioder har været det, og der må regnes med et driftsunderskud. Det er i overenskomsten aftalt, at dette underskud dækkes af stat og kommuner, således at der gives kommunerne tilsagn om, at staten vil dække mindst 65 pct. af underskuddet af de midler, der i henhold til underskudslovgivningen stilles til rådighed hertil.

Lovforslagets §§ 2—5 indeholder de ting, jeg her har nævnt, stiftelsen af det nye selskab, overførsel til det nye selskab af det tidligere jernbaneselskabs koncessioner, dækning af selskabets underskud samt statens garanti i forbindelse med kommunernes for de overtagne pensionsforpligtelser.

Blandt de aktiver, som det nye selskab forudsættes at skulle overtage fra det gamle selskab, er også 2 store diesellokomotiver, der fornylig er anskaffet til en samlet bekostning af ca. 1 660 000 kr. Disse diesellokomotivers værdi kan i dag ansættes til ca. 1,2 mill. kr., men der hviler på dem endnu en restkøbesum på ca. 550 000 kr. Det vil være overordentligt ønskeligt for det nye selskab at have disse diesellokomotiver til rådighed for banens drift, fordi de vil give mulighed for en betydelig større økonomi ved togenes fremførelse, end hvis man skulle benytte damplokomotiver. Imidlertid ville det være kedeligt at benytte den resterende del af aktiekapitalen til betaling af denne restkøbesum, fordi selskabet i så fald måske ville komme til at mangle driftskapital, og man er derfor standset ved den

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

mulighed at yde selskabet et lån af de ved lov nr. 130 af 23. marts 1948 til rådighed stillede moderniseringsmidler. Det udvalg, der er nedsat i henhold til denne lov, har tidligere indstillet til ministeriet for offentlige arbejder, at der ydedes det gamle selskab et lån af disse midler på 490 000 kr. til forskellige moderniseringsforanstaltninger, og der blev givet selskabet tilbud herom. Men det gamle selskab var ikke i stand til at modtage tilbuddet, fordi kommunerne på daværende tidspunkt ikke ønskede at påtage sig garantien for driften samt at udrede det i moderniseringsloven forudsatte direkte bidrag til moderniseringen. Med den nyordning, som der nu er truffet aftale om, er der imidlertid fra kommunernes side ydet så store økonomiske ofre for banens bevarelse, at det vil være naturligt at anse denne kommunale indsats som fuldtud tilstrækkelig til at motivere en moderniseringsstøtte af statskassen uden at kræve specielle ydelser fra kommunerne i denne anledning, og der er derfor i § 6 i forslaget optaget en bestemmelse om, at der — i det omfang de til rådighed værende midler rækker — kan ydes det nye selskab et moderniseringslån på indtil 500 000 kr. til det omhandlede formål uden en tilsvarende investering fra kommunernes side og således, at kommunernes deltagelse i nyordningen skal anses som tilstrækkelig garanti for banens fortsatte drift.

I lovforslagets § 7 er optaget bestemmelse om stempel- og afgiftsfrihed for de dokumenter, som skal oprettes i anledning af nyordningen.

Jeg skal til slut gøre nogle bemærkninger om forholdet til de private aktionærer i det nuværende lolland-falsterske jernbaneselskab. Som jeg nævnte i begyndelsen af min tale, er vi i ministeriet af den absolutte opfattelse, der støttes af udtalelser fra højt ansete repræsentanter for retsvidenskaben, at den garanti for forrentningen af selskabets aktiekapital, som staten har påtaget sig i forbindelse med koncessionens udstedelse i 1873, må ophøre ved koncessionens udløb. Den påtegning, der af det daværende indenrigsministerium er påført aktiebrevene, er sålydende: „I henhold til de bestående love meddeles herved statens garanti for en årlig rente af fire procent af ovennævnte beløb

fra 1. juli 1874.“ Da der i påtegningen henvises til „de bestående love“, og da selve aktiebrevets tekst henviser til „de gældende love og anordninger samt selskabets statutter“, er det herved klart angivet, at aktionærernes ret må bestemmes under hensyntagen også til selskabets koncession. Statsgarantien fremtræder altså som et led i koncessionsgivningen, og det er uantageligt og strider mod enhver forhåndsformodning, at dette enkelte led skulle have stedsevarende gyldighed, medens koncessionsbestemmelserne iøvrigt er tidsbegrænset til en 80-årig periode. Jeg tror heller ikke, at de mennesker, der i sin tid har tegnet disse aktier, har været i tvivl om, at rentegarantien kun kunne gælde for koncessionsperioden, og det har næppe heller afholdt nogen fra at tegne aktierne. Også aktiernes kurs gennem tiderne, der har været væsentlig lavere end den, hvortil almindelige 4 pct. statspapirer har været handlet, tyder på, at man ikke i børs kredse har regnet med statsgarantien som stedsevarende.

Den juridiske sagkundskab har — omend med nogen tvivl — ment, at den garanti, som staten har påtaget sig for selskabets obligationsgæld, varer ud over koncessionsperioden, og jeg vil for mit vedkommende uanset tvivlen ikke anfægte denne opfattelse. Men selve dette, at endog garantiforpligtelsen overfor obligationerne har været genstand for tvivl, underbygger yderligere den opfattelse, at garantien overfor aktiekapitalen bortfalder med koncessionen. Der er nu engang forskel på at være obligations-ejer og at være aktieejer. Når man er aktieejer, betyder det jo, at man er medejer af selskabet, og at man har mulighed for at få et større udbytte end obligationsejeren, som kun har sin faste rente at holde sig til. En fortsat garanti for forrentningen af aktierne ville give aktionærerne både de fordele, man har som aktionær — medejer — og som obligationsejer, og det kan ikke have været meningen.

Nu ser jeg nok, at man fra forskellig side er inde på, at staten af billighedsgrunde bør fortsætte forrentningen af aktiekapitalen, men jeg er ikke enig heri. Det er naturligvis uheldigt, hvis nogle af disse aktier er blevet placeret hos legater eller i fonds, hvis afkastning har betydning for dårligt stilledes eksistens, men det ville omvendt være uhel-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dig, hvis spekulanter, der til en lav kurs og navnlig i den senere tid har erhvervet disse aktier i håb om, at staten af de påberåbte billighedsgrunde skulle fortsætte forrentningen eller f. eks. tilbyde at indløse aktierne til en eller anden kurs, skulle kunne gøre sig en fortjeneste herved. Denne rentegaranti og forholdet mellem staten og de pågældende aktionærer er af rent forretningsmæssig karakter og må bedømmes på rent juridisk basis, og når den juridiske sagkundskab er af den opfattelse, at der ikke tilkommer de pågældende noget fortsat krav mod statskassen, ville det efter min opfattelse være urigtigt at inddrage sig i forhandlinger herom. Det er mig bekendt, at visse aktionærer overvejer at lade sagen prøve ved domstolene, men der skal efter min opfattelse en klar højesteretsdom til, før staten skal fortsætte garantien.

Når dette lovforslag måtte blive gennemført, står der tilbage et ret betydeligt administrativt arbejde med stiftelsen af det nye selskab og udfærdigelse af de fornødne aftaler med det gamle selskab m. v., således at alt kan være i orden pr. 1. juli d. å. Jeg skal tillade mig at indstille lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

**Socialministeren (Strøm):** Hermed har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til folketingsbeslutning vedrørende en af den internationale arbejdskonference i Genève i året 1953 vedtagen akt om ændringer i Den internationale Arbejdsorganisations statut.

Ændringen, der blev vedtaget på den internationale arbejdskonference i 1953, går ud på, at antallet af pladser i arbejdsbureauets styrelsesråd udvides fra 32 til 40.

Denne udvidelse af styrelsesrådets medlemstal er en naturlig følge af, at antallet af stater, der er medlemmer af arbejdsorganisationen, er blevet forøget.

Samtidig bortfalder en bestemmelse i statuten om, at et vist antal pladser i arbejdsbureauets styrelsesråd skal være forbeholdt ikke-europæiske stater. En sådan bestemmelse, der kunne være naturlig ved organisationens oprettelse, har i lang tid været uden praktisk betydning og må nu anses for overflødig.

Ændringen er hidtil blevet ratificeret eller tiltrådt af 20 af organisationens medlemsstater, men til dens ikrafttræden kræves der tiltrædelse af mindst  $\frac{2}{3}$  af organisationens 66 medlemsstater, og det er derfor betydningsfuldt, at Danmark medvirker til at tilvejebringe det fornødne flertal til ændringens ikrafttræden inden den næste arbejdskonference i juni i år.

Med disse bemærkninger og idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne til forslaget, skal jeg anbefale forslaget til hurtig og velvillig behandling.

**Formanden:** Udenfor dagsordenen har den højtærede minister for offentlige arbejder ordet for at fremsætte et anmeldt lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om etablering af en ny færgefart over Store-Bælt.

Store-Bæltsoverfarten har i de senere år været et centralt problem indenfor dansk transportvæsen. Overfartens kapacitet er vel blevet forøget navnlig gennem forøgelse af færgernes antal, men der har dog i de seneste år til tider været endog store vanskeligheder forbundet med afviklingen af trafikken, og dette har sammen med udsigterne for fremtiden sat spørgsmålet om, hvorledes overfartsproblemet bedst kan og bør løses, på dagsordenen.

Det er naturligt, at spørgsmålet om bygning af en Store-Bæltbro er dukket op. Broanlæggene over Lille-Bælt, Storstrømmen og Odde Sund har naturligvis kunnet føres til indtægt for den opfattelse, at vigtige forbindelser mellem landsdelene bør etableres som fast bro. Om ønskeligheden heraf hersker der næppe forskellige opfattelser. Spørgsmålet om bygning af en Store-Bæltbro er imidlertid meget kompliceret. Det rummer vidtrækkende problemer ikke alene af teknisk, men også af finansiell og samfundsøkonomisk karakter. Der er derfor også for nogle år siden nedsat en alsidig sammensat kommission til undersøgelse af problemerne, men en sådan undersøgelse må nødvendigvis tage sin tid. Alene indsamlingen af det fornødne materiale til bedømmelse af de forskellige sider