

[Formanden.]

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af privatebaneeneretsbevillinger.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

Mødet hævet kl. 15.

77. møde.

Fredag den 11. april kl. 13.

Formanden: Det er meddelt mig, at *Poul Møller* ønsker at udtræde af finansudvalget. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Poul Møller* har vedkommende gruppe udpeget *Gottschalck-Hansen*, som herefter er valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til det i henhold til § 6 i lov nr. 74 af 15. marts 1934 om spiritus og gær nedsatte udvalg (i stedet for *O. Bouet*).

(Jfr. tidenden sp. 3278).

Formanden: Hertil har vedkommende gruppe udpeget den hidtidige stedfortræder *Erna Sørensen* og herefter som ny stedfortræder *Asger Jensen*, der således er valgt.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 stedfortræder til Nordisk Råd (i stedet for *Aksel Møller*).

(Jfr. tidenden sp. 3481).

Valgt blev: *Poul Sørensen*.

Formanden: Det er meddelt mig, at *Egon Lauritzen*, der er valgt til stedfortræder for *Bøgholm* i *Nordisk Råd*, ønsker at udtræde.

Jeg udbeder mig tingets samtykke til allerede i indeværende møde at lade foretagne valg af en ny stedfortræder i stedet for *Egon Lauritzen*. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

Valg af 1 stedfortræder til Nordisk Råd (i stedet for *Egon Lauritzen*).

Valgt blev: *Poul Møller*.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om oprettelse af et socialforskningsinstitut.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 3485, udvalgets tillæggsbetænkning i tillæg B. sp. 615).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 64 stemmer mod 24; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse af privatebaneeneretsbevillinger.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1749, fremsættelsen i tidenden sp. 3517).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Aage Knudsen, ikke kan være til stede, skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag til hurtig og velvillig behandling.

Jens Chr. Christensen: På venstres vegne skal jeg give tilslutning til det foreliggende lovforslag, både dets § 1 og § 2.

Sidste gang vi havde et lovforslag om privatbaneforhold til behandling i det høje ting, rejste jeg spørgsmålet om begrebet jernbaneskyld. Det blev dengang sagt, at det ikke hørte ind under det lovforslag, vi havde til behandling. Jeg synes, der kunne være en lejlighed til nu at få spørgsmålet taget op og få jernbaneskylden afviklet. Jernbaneskylden blev jo i sin tid indført i de egne, der var så heldige, som det hed, at få en privatbane ført gennem deres område. Det er ikke store beløb, jernbaneskylden indbringer — jeg tror, det er 125 000 kr. årlig — men den vækker meget stærk irritation i de kommuner, der må betale den. Jeg synes også, det er urimeligt at opretholde den, og jeg foreslår, at der nedsættes et hurtigt arbejdende udvalg til at se på forholdet.

H. C. Toft: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullep.), ikke er til stede, skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Else Zeuthen: Fra det radikale venstres side er vi helt indforstået med at give den højtærede minister for offentlige arbejder bemyndigelse til at forlænge eneretsbevillinger til drift af privatbaner. Da en stor del af de eksisterende privatbaners koncessioner vil udløbe i de nærmere år, vil det være urimeligt at bebyrde det høje ting med forslag om forlængelse, hver gang det bliver aktuelt, så meget mere som spørgsmål om, hvorvidt en bane skal fortsætte eller standse, afgøres ud fra sådanne forhold som banens betydning for egnen og dens økonomiske forhold.

Meddelelse af koncessionen er, og dette vil jeg gerne bede den højtærede minister bekræfte, kun et formelt spørgsmål, der dog må være i orden, for at banen kan fortsætte. Når jeg nævner dette her og jeg som sagt gerne vil have den højtærede

ministers bekræftelse deraf, er det, for at der ikke skal opstå yderligere usikkerhed for privatbaner, hvis fortsættelse ellers — alle forhold taget i betragtning — er forsvaret, med hensyn til, om de vil få deres koncession fornyet eller ej. Jeg kan som eksempel henvise til en forespørgsel fra en godt funderet bane, hvor man, før man var sikker på at få koncessionen fornyet, ikke mente at kunne foretage ellers nødvendige fornyelser.

Skønt de nuværende koncessioner blev givet for 80 år, finder vi det vel motiveret, at forlængelsen af en koncession nu kun kan komme til at gælde for 20 år, i betragtning af den udvikling, der finder sted inden for trafikområdet. Hvad angår ministerens mulighed for at foretage ændringer i koncessionerne, finder vi den rimelig under hensyn til, at finansudvalget skal give sin tilslutning. Endelig finder vi det også rimeligt, at den Det østsjællandske Jernbaneselskab indrømmede statsgaranti for en 4 pct.s forrentning af anlægskapitalen ikke vil kunne gentages for en ny koncessionsperiode.

På mit partis vegne vil jeg gerne tilsige den højtærede minister en velvillig behandling af det foreliggende lovforslag.

J. M. Pedersen: På retsforbundets vegne kan jeg tilsige en velvillig behandling af lovforslaget og støtte til dets gennemførelse.

Alfred Jensen: Den kommunistiske gruppe anbefaler også lovforslaget til vedtagelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke samtlige ordførere for den tilslutning, de har givet det foreliggende lovforslag.

Det ærede medlem hr. Jens Chr. Christensen rejste spørgsmålet om jernbaneskyld og mente, det var noget, der kunne tages op i forbindelse med dette lovforslag. Jeg er ikke helt sikker på, at det har nogen egentlig forbindelse dermed, men jeg skal gerne love det ærede medlem at undersøge spørgsmålet mellem sagens første og anden behandling.

Det er rigtigt, som det ærede medlem fru Else Zeuthen udtalte, at det er et formelt spørgsmål, der er tale om her. Sagen er jo den, at tinget for et par år siden behand-

[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