

76. møde.

Onsdag den 1. april kl. 14.

Formanden: Medlemmer af folketinget Paabøl, N. Chr. Christensen, Erik Eriksen, Axel Kristensen, Thorkil Kristensen, Kryger, Lorentzen, Adolph Sørensen, Erna Sørensen, Poul Sørensen og Thestrup har meddelt mig, at de ønsker her i tinget at stille følgende forespørgsel til boligministeren:

„I anledning af at det er konstateret, at kommunalbestyrelsesmedlemmer i Brøndbyernes kommune har modtaget andel i de opførelses honorarer, som de sociale selskaber oppebærer i forbindelse med byggeri i kommunen, bedes boligministeren oplyse, i hvilket omfang kommunalbestyrelsesmedlemmer eller andre, der ikke direkte har med byggeriet at gøre, som bestyrelsesmedlemmer eller i anden egenskab oppebærer honorarer i de sociale selskaber i forbindelse med byggeriet eller i forbindelse med den løbende administration.

Endvidere bedes det oplyst, i hvilket omfang statens embedsmænd eller kommunale embedsmænd som tilsynsførende eller i anden egenskab oppebærer honorarer i de sociale selskaber.“

Udvalget angående forslag til lov om forsikringsvirksomhed og forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med pensionskasser har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

I skrivelse af 23. marts meddeler justitsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om brandvæsenet i købstæderne og på landet.

I skrivelse af 25. marts meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlægelse af banen fra Viborg til Ålestrup.

I skrivelse af 25. marts meddeler boligministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til byggelov for købstæderne og landet.

I skrivelse af gårs dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i lov om folkeforsikring. (Om beregning af indtægten for visse pensionister).

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om brandvæsenet i købstæderne og på landet.*

De nugældende bestemmelser om brandvæsenet findes for Københavns vedkommende i en lov fra 1868, for købstædernes vedkommende i en lov fra 1873 og for landets vedkommende i en lov fra 1926.

Allerede i 1938 rejste Dansk Brandinspektørforening spørgsmål om en revision af lovgivningen om brandvæsenet uden for København. Justitsministeriet besluttede at nedsætte et udvalg til at overveje spørgsmålet, men på grund af krigsudbruddet blev beslutningen ikke dengang ført ud i livet.

Efter krigens afslutning nedsatte justitsministeriet i oktober 1945 en kommission, der fik til opgave at overveje en omordning af brandvæsenet i hele landet og at stille forslag til de ved en sådan omordning nødvendiggjorte lovændringer. Kommissionen afgav i juli 1952 en betænkning indeholdende et udkast til lov om brandvæsenet uden for København. Når brandvæsenet i København ikke er medtaget i udkastet, skyldes det dels, at dette ville nødvendiggøre en række særregler, og dels, at det københavnske brandvæsen fra alle sider anerkendes som fuldt tilfredsstillende.

Kommissionens lovudkast medtager ikke de særlige regler i loven af 1926 om opførelsen og indretningen af bygninger på landet, idet det var kommissionens tanke, at disse regler skulle flyttes til en særlig byggelov. Der er nu i boligministeriet udarbejdet et forslag til en byggelov for købstæderne og landet, hvis bestemmelser skal afløse de her nævnte regler.

[Justitsministeren.]

Det nu foreliggende forslag til en brandlov svarer i store træk til kommissionens udkast. Med hensyn til enkelthederne i ændringerne skal jeg henvise til de bemærkninger, der ledsager forslaget.

Forslaget indfører ikke store og epokegørende ændringer i brandvæsenets ordning. De nugældende love har givet mulighed for en smidig administration, således at brandvæsenet har kunnet gennemgå en rolig, fremadskridende udvikling, og i dag er det stort set på højde med tidens krav. Mange af bestemmelserne i lovene bærer dog præg af at være udformet med henblik på en tid, hvor samfundsforholdene var anderledes end i dag, og hvor den tekniske udvikling af brandvæsenet endnu ikke rigtig var begyndt. En revision af lovene er derfor påkrævet.

Som et typisk eksempel på den ajourføring af bestemmelserne, der har fundet sted, kan jeg nævne forslagens § 5, der indeholder den principielle bestemmelse om brandvæsenets opbygning. Det bestemmes, at en kommunes brandvæsen skal omfatte et motoriseret udrykningskorps samt for sognekommunernes vedkommende yderligere for hver brandkreds en stedlig redskabsstyrke med lettere slukningsmateriel. Denne opbygning af brandvæsenet, der er den normale i dag, er ikke fastlagt i de gældende love, men der foreligger justitsministerielle cirkulærer, hvori man fremhæver det ønskelige i, at brandvæsenet organiseres på denne måde.

Som et andet eksempel kan jeg nævne, at distriktsbrandinspektørordningen lovfæstes i forslagens § 17. Siden 1941 har man haft den ordning, at der beskikkes et antal, for tiden 6, distriktsbrandinspektører, der skal bistå med udøvelsen af tilsynet med kommunernes brandvæsen og være rådgivende for myndighederne i spørgsmål vedrørende brandvæsenet. Ordningen har virket godt, og man må regne med, at der fremover vil blive brug for flere end de nuværende 6 inspektører, hvis områder allerede er ved at være for store.

Det er også værd at fremhæve, at der nu i § 22 er givet tidssvarende regler for, hvem der har kommandoen på brandstedet ved brand på landet. Efter brandpolitiloven er det brandfogden, der har kommandoen,

men i praksis er forholdet det, at det næsten altid er lederen af udrykningskorpset, der står i spidsen for slukningsarbejdet, idet hans erfaring med hensyn til brandslukning nødvendigvis må være langt større end brandfogdens. Efter forslagens § 22 har lederen af udrykningskorpset normalt kommandoen ved brand på landet.

Medens det hidtil har været overladt til sognerådenes egen afgørelse, om der skulle ansættes en brandinspektør i kommunen, bestemmes det nu i § 7, at der skal udnævnes en brandinspektør i hver kommune. Efter de gældende regler har ledelsen af brandvæsenet på landet i mange tilfælde været overladt til de enkelte brandfogder. Jeg anser det for et fremskridt, at ansvaret for kommunens brandvæsen nu samles hos én enkelt mand. Brandinspektørens opgave bliver at lede kommunens eget brandvæsen og — såfremt kommunen har indgået slukningsoverenskomst med et andet brandvæsen — at have indseende med, at denne overenskomst overholdes. I forbindelse hermed står reglen i § 9, hvorefter justitsministeriet kan træffe bestemmelse om en særlig uddannelse blandt andet af brandinspektører.

Ny er også bestemmelsen i § 18 om et brandråd, der for hele landet skal være rådgivende for myndighederne i spørgsmål vedrørende brandvæsenet. Der findes for øjeblikket et brandudvalg, der er nedsat af justitsministeriet med den samme opgave, og som består af 4 medlemmer, hvoraf de 3 repræsenterer Dansk Brandværns-Komité, Dansk Brandinspektørforening og Københavns brandvæsen, medens den 4. repræsenterer justitsministeriet. Det nye brandråd adskiller sig herfra ved at have en mere omfattende medlemskreds. Brandrådet skal bestå af 7 medlemmer, hvoraf 3 udpeges af kommunale organisationer, 1, der skal repræsentere civilforsvaret, udnævnes efter forhandling med indenrigsministeren, 1 udnævnes efter indstilling af Dansk Brandinspektørforening, medens de resterende 2 medlemmer udpeges af justitsministeriet.

Foruden bestemmelser om brandvæsenets ordning og om, hvorledes der skal forholdes i tilfælde af ildebrand, indeholder lovforslaget også bestemmelser, der tager sigte på at formindske brandfaren og sikre forsvarlige sluknings- og redningsmuligheder for

[Justitsministeren.]

brandfarlige virksomheder m. m., samt bestemmelser om skorstensrensning og brandsyn.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til bemærkningerne til forslaget og til den afgivne betænkning, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup.*

Gennem de sidste åringer har statsbanerne i vid udstrækning gennemført rationaliseringsforanstaltninger for derigennem at nedbringe statsbanernes driftsunderskud. Foruden sådanne foranstaltninger, som sigter til at billiggøre driften af banerne, har man også opmærksomheden henvendt på sådanne sidebaner, hvis benyttelse med tiden er blevet så ringe, at det må anses for uforvarligt fortsat at opretholde dem. Som bekendt har man gennem årene nedlagt en række sådanne sidebaner.

Banen fra Viborg til Ålestrup har gennem årene været stærkt underskudgivende, og allerede i rigsdagssamlingen 1934-35 blev der under hensyn hertil fremsat lovforslag om banens nedlæggelse, men forslaget blev ikke gennemført.

For finansåret 1956-57 udviser en foretagen opgørelse, at banens samlede driftsunderskud — eksklusive forrentning og afskrivning — udgjorde ca. 780 000 kr., hvilket svarer til et underskud af den ca. 38 km lange bane på ca. 21 000 kr. pr. km, hvad der er næsten det dobbelte af underskuddet pr. km af det samlede statsbanenet.

Personbefordringen er kun ringe; således kan nævnes, at antallet af solgte billetter mellem banens stationer i finansåret 1956-57 kun udgjorde ca. 90 stk. pr. dag. Årsagen til denne ringe benyttelse af banen må formentlig bl. a. søges deri, at banens stationsbyer allerede nu trafikeres af rutebiler.

Således trafikeres stationsbyerne Møldrup og Hvam af statsbanernes rutebil Viborg-Ålestrup-Ålborg og stationsbyen Skals af statsbanernes rutebil Viborg-Løgstør, medens stationsbyen Løgstør, der er beliggende på landevejen Skive-Viborg, trafike-

res af den private rutebil Skive-Viborg. Det vil derfor ikke være påkrævet at oprette nye rutebilforbindelser for at betjene banens opland, såfremt lovforslaget om banens nedlæggelse gennemføres.

Da banens spor, såfremt de kun benyttes til godstrafik, vil kunne benyttes i mange år uden vedligeholdelsesudgifter af betydning, og da godstrafikken ikke er helt ubetydelig, tænkes denne indtil videre opretholdt. For at kunne gøre dette, således at udgifterne bliver de mindst mulige, agtes kun vognladningsgodset udkørt og afhentet. Dette vil kunne ske med den forhåndenværende rangertrækraft på Viborg station. Stykgodset tænkes befordret med statsbanernes bestående lastbilruter.

Når godstrafikken gennemføres på denne måde, vil stationerne kunne nedlægges ved persontrafikkens indstilling. Statsbanerne påtænker dog i stationsbyerne at etablere godsindleveringssteder, og muligvis kan disse etableres fælles med postvæsenets ekspeditionsssteder. Om man hertil mest hensigtsmæssigt kan bruge de nuværende stationsbygninger, vil der blive forhandlet med de pågældende stationsbyer om.

Det skal bemærkes, at nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup medfører mulighed for at nedbringe underskuddet betydeligt på den anden Himmerlandsbane, banen fra Hobro over Ålestrup til Løgstør. Ved nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup bliver man nemlig ikke mere bundet af togtilslutningerne i Ålestrup, og derved bliver det muligt at gennemføre en reduktion af den trækraft, der skal være til rådighed for driften på banen fra Hobro til Løgstør. Herved påregnes opnået en besparelse på ca. 270 000 kr. årlig, hvorved denne banes underskud i væsentlig grad formindskes.

Såfremt det høje ting måtte give tilslutning til, at banen nedlægges, må — således som nævnt i lovforslagets § 1 — staten dog først erhverve banen.

Banen er anlagt i 1890-1893 i henhold til en til Viborg amtsråd med hjemmel i lov af 12. april 1889 den 4. juni 1890 meddelt koncession på 80 år fra banens ibrugtagning den 15. september 1893.

I henhold til koncessionens § 11 skulle banen, når den var færdigbygget, overtages og drives af staten efter nærmere overens-