

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af Statens almindelige Videnskabsfond.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 101) findes i tidenden sp. 3372).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

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

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om ungdomsskoler og aften-skoler m. v.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 102) findes i tidenden sp. 3382).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om erhvervelse af Gedserbanen.

(Lovforslaget (nr. 108) findes i tillæg A. sp. 1263, fremsættelsen i tidenden sp. 3239).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Hørn: Jeg kan anbefale det foreliggende lovforslag, som jo kort og godt går ud på, at man ophæver den lidt ejendommelige ordning, at staten reelt, men ikke formelt, ejer banestrækningen fra Nykøbing Falster til Gedser, der drives efter en koncessionsordning. Denne ordning udløber nu til juli, således at der er mulighed for, at statens ejendomsforhold bringes i orden, og det kan vi anbefale.

Holmberg: Bemærkningerne til lovforslaget om erhvervelse af Gedserbanen er jo egentlig en helt interessant historielæsning. Jeg gad egentlig nok vide, hvor mange der har kendt det ejerforhold, før vi nu har det til debat; jeg kendte det i alt fald ikke.

Vi læser, at regeringen den 23. maj 1873 bemyndigedes til at meddele koncession til anlæg og drift af banen fra Nykøbing Falster til Gedser, og koncessionen blev i 1884 givet til C. F. Tietgen for et tidsrum af 80 år. Men samme etatsråd brød sig åbenbart ikke om at drive jernbaner — han var jo for øvrigt også en dygtig forretningsmand og meget forudseende. Han overdrog koncessionen til et aktieselskab, og dette drev banen i ca. 7 år. Så blev de måske også lidt trætte, og derefter kom DSB ind i billedet. De kan jo køre, selv om det ikke altid går så godt; her er jo som bekendt mange skatteydere bag. Banen blev forpagtet af DSB, og sådan er det nu gået de sidste ca. 80 år. Men koncessionen udløber altså i år den 1. juli, og ministeren anfører nu, at der ikke er tvivl om, at driften skal fortsætte mellem Nykøbing Falster og Gedser, og at det ejendommelige ejerforhold bringes i orden. Jeg vil egentlig umiddelbart give ministeren ret, men jeg har et par spørgsmål i samme anledning.

Vi ved jo, at DSB mange gange anfører, at det er svært at udskille en enkelt stræknings drift; det har vi drøftet før, men her må det kunne lade sig gøre. Her har vi en