

**[Finansministeren.]**

med denne redegørelse, for at vi kan se, om der er behov for en stærkere kontrol med egnsudviklingsprojekterne end den, man har i øjeblikket.

Jeg skal også lade gå videre hr. Jens Peter Jensen (Sorø amt)s bemærkninger om egnsudviklingsrådets lokaliseringspolitik og hendele handelsministerens opmærksomhed herpå.

Så vil jeg sige, at der tilsyneladende er glømt en eller anden ting heroppe på talerstolen. (*Jens Peter Jensen* (Sorø amt): Er der penge i?). Nej, vi åbner ikke tegnebogen. Vi kan tage dem uden at åbne dem.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*

vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at de 3 lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer. 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 museumsbaner.*

(Lovforslaget (nr. 46) findes i tillæg A. sp. 1229, fremsættelsen i tidenden sp. 736).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Otto Mørch:** Jeg skal ærligt indrømme, at dette forslag til lov om museumsbaner ikke giver mig anledning til den store udfoldelse som oppositionspolitikere. Modsat giver det heller ikke regeringspartierne repræsentanter denne politiske mulighed, så der er altså balance.

Mine første ord ved behandlingen af dette forslag til lov om museumsbaner skal være en tak til trafikministeren, der midt i travlheden med milliardprojekter om broer, motorveje og lufthavne alligevel har fået tid til at tage sig af et par mere lokalpolitiske problemer, nemlig muligheden for etablering af to nye veteranbaner eller museums-

baner, som det hedder i lovforslaget. Det drejer sig om veteranbanerne Mariager-Handest og Bryrup-Vrads ved Silkeborg. Hidtil har der kun været mulighed for oprettelse af en enkelt veteranbane, nemlig Maribo-Bandholm — en bane, der for øvrigt har haft en meget stor succes. Denne bane er rent juridisk dækket ind af Lollandsbanens eneretsbevilling, men der findes ingen sådan mulighed for de to nævnte baner. Det skyldes, at de ønskes etableret på privatbanestrækninger, der er under likvidation, og dermed er disse baners trafikbevilling bortfaldet. Da der heller ikke kunne findes nogen dispensationsmulighed, fordi, som det er nævnt i ministerens fremsættelsestale, det er fast antaget i teori og praksis, at offentlig jernbanedrift ikke kan udøves uden statsmagtens tilladelse, og at udfærdigelse af en sådan kræver hjemmel i en lov, ja, så var der jo ikke andet at gøre end at søge at skaffe denne hjemmel gennem en helt ny, speciel lovgivning, ellers ville kommende museumsbaner lovgivningsmæssigt svæve frit i luften. Vi står derfor over for et helt nyt lovgivningsområde, idet der aldrig tidligere herhjemme er lovgivet for museumsbaner.

Jeg er glad for, at de forhandlinger, som jeg sammen med repræsentanter for Mariager byråd, Mariager Turistforening, Mariager Fjords Erhvervsamarbejde og Dansk Veteranbaneklub havde i forsommeren med trafikministeren, så hurtigt endte i et positivt resultat, nemlig dette lovforslag.

Om selve lovforslaget i øvrigt kun få bemærkninger. Jeg har fuld forståelse for, at skal en del juridiske problemer løses i tilknytning til etablering og drift af museumsbanerne, er ministeren nødt til at foreslå, at tilladelsen kun gives til kommuner, der vil yde den nødvendige garanti for driften, selv om kommunerne selv kan bestemme, til hvem de vil give brugsretten. Men her støder vi nok på et problem, der kan vanskeliggøre etableringen af den ene af de påtænkte museumsbaner, nemlig banen Bryrup-Vrads. Her har fredningsmyndighederne mulighed for at blive og vil efter al sandsynlighed blive ejere af den meget naturskønne strækning, som museumsbanen skal trafikere. Det er altså her ikke en kommune, der bliver ejer af jernbanestrækningen, som det ellers fordrer i lovforslagets § 2, stk. 1, men en anden