

[Holmberg.]

Tommerup-Assens skulle man efter de oplysninger, der foreligger, kunne opnå besparelser på ca. 28.000 kr. pr. km ved at banen bliver nedrykket til godsbaner. Tallene er jo meget oplysende, og der skulle herefter et usædvanlig stærkt bryst til at hævde, at disse banestrækninger bør opretholdes, men nogle mener jo alligevel, at vi må drøfte spørgsmålet med ministeren både her i tinget og måske mest i udvalget.

Banestrækningen Hobro-Ålestrup nedlægges helt, på den måde at sporene bliver taget op; det er der konsekvens i, og det er sikkert rigtigt. Derimod vil befordringen af vognladningsgods fortsætte på strækningerne Tommerup-Assens og Ålestrup-Løgstør. I forvejen har vi godsbanestrækningen Viborg-Ålestrup, hvor der køres med gods en gang imellem, men ikke planmæssigt; der bliver kørt, når der er noget at køre med. Når der er samlet noget sammen, starter toget, og så køres der. Jeg vil spørge ministeren, om han virkelig tror, at den form for transport er i takt med den moderne udvikling, og jeg vil også gerne spørge, hvad den gods-transport koster. Jeg forlanger ikke, at ministeren uden videre skal svare herpå, men hvis ministeren ved det — og det er muligt, han ved det som banernes minister — så er der hermed spurgt. Kan vi ikke få besvarelsen i dag, kan vi vel få den senere i udvalget.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg egentlig mener, det er forkert at opretholde disse banestrækninger som godsbaner. Det er kun en halvløsning, og der er for mig ingen tvivl om, at det er en dyr løsning; det skal nok vise sig, at om nogle år skal vi tage stilling til nedlæggelse af godsbanerne også.

Det kan godt være, at nogle i disse egne, som også det ærede medlem hr. Horn var inde på det, vil besvære sig over, at deres bane forsvinder; det har vi set før. Vi har også set, at enkelte medlemmer har taget ordet for at tale for banen på deres egen, og det får vi måske at se igen i dag. Det er klart, at sådanne protester skal vi høre på, men de kan ikke være afgørende; det afgørende må være, om befolkningen bruger banen, og det gør den ikke.

Det kan godt være, jeg har sagt det lidt stærkt her, men jeg tror, jeg hermed har

sagt det rigtige. Jeg tænker selvfølgelig ikke på, at disse egne fremover skal have en ringere betjening rent trafikmæssigt, og skulle det vise sig, at dette bliver tilfældet ved nedlæggelsen af banen, så er det klart, at vi må se nærmere derpå. Men jeg tror ærlig talt, det var klogere med det samme at nedlægge banerne totalt og så oprette fragtgodscentraler for lastbiler og udvide køreplanen for rutebilerne. Det er der mening i, og det bliver i alt fald billigere for skatteyderne; det er jeg nogenlunde, for ikke at sige helt sikker på. Vi ved alle sammen, at DSB har en hel del lastbiler til rådighed. I øvrigt kan man spørge: skal det udelukkende være DSB? Det er der ingen grund til. Vi ved, at også private vognmænd er villige.

Jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Horn i, at vi må mere ind på dørtil-dør-transporten. Vi har set praktiseret enkelte steder — også i den egen, jeg selv kommer fra — at de, der kører ud med gods, kører på en bestemt rute, og vi, der bor ved denne rute, får varerne til døren; medens de, der bor et stykke derfra, må hente dem ved vejen bogstavelig talt. Det er allerede forældet.

Jeg tror, vi desværre her i det høje ting — og det gælder også i ministeriet for offentlige arbejder og i DSB — har været alt for længe om at erkende den nye tid, og det har kostet dyrt. Jeg ved nok, at det er nemmere at se det bagefter, men vi er dog også nogle, der har sagt det for længe siden. Selvfølgelig erkender vi alle sammen, at banerne har haft en meget, meget stor betydning, i særdeleshed på det tidspunkt da vi næsten ingen andre transportmidler havde, men tiden er så afgjort en anden, og det har den sandelig været i de sidste mange år. Fordi vi knap nok har erkendt denne udvikling, har der desværre fundet kæmpemæssige fejlinvesteringer sted. Der kunne nævnes mange eksempler herpå. Må jeg lige anføre, at der er flyttet banegårde hist og her, hvilket har kostet mange, mange millioner kroner, og bagefter skal banen nedlægges. Det er også helt ufatte- ligt, at der skal lægges banespor over en bro — her tænker jeg på Hadsundbroen — når alle ved, at banen ikke kan fortsætte. Vi har endvidere her i det høje ting i skøn enighed besluttet, at der skal bygges