

[Horn.]

ler til ministeren, at de og de linjer nedlægges eller drives på en anden måde, og så får man det overstået pø om pø. I betænkningen står der på side 16, at statsbanerne forudsætter i løbet af et par år at kunne klare det, og det er vel også fornuftigt at lave det over nogle år for at få det til at passe både med materieludnyttelsen og med rokeringen med personalet. At personalet får en så gunstig stilling som muligt ved denne tilpasning, må alle jo være interesseret i.

Det fremgår af forslaget, at man skønner, at man kan forbedre statsbanernes driftsregnskab med 12 mill. kr. årlig. Dette beløb er naturligvis meget usikkert. På den anden side er det ganske sikkert, at samfundets indtjening vil være væsentligt større end de 12 mill. kr., fordi der knytter sig en række følgevirkninger hertil, som statsbanerne ikke har kunnet indregne som sine specielle indtægter.

Jeg vil ikke undlade her at gøre et par bemærkninger om forholdet for personalet, både de tjenestemandsansatte og de løst ansatte. Vi er selvfølgelig helt klar over de ulemper, der følger for personalet ved denne omlægning; forflytninger kan komme til at foregå, og nogle kan miste deres arbejde, måske efter flere års beskæftigelse ved statsbanerne. Jeg kender måske bedre end nogen her hele dette problem, fordi Nyborgdepotet og Nyborg station som følge af rationaliseringen igennem de sidste 10-15 år har mærket dette her, og mange gode venner har mærket det på deres krop. Men jeg håber, at selv de, som kommer ud for store indgreb i deres livsforhold, alligevel vil forstå, at det er en udvikling, som de er nødt til at leve med. Den begyndte jo, da den gamle væver i landsbyen måtte forsvinde, og det vil være adskillige årtier endnu, inden den er færdig.

Det er selvfølgelig en dårlig trøst, kan man sige, for dem, det nu kommer til at ramme. Men her er tale om et indgreb for fællesskabet, og det er altså det offer, som de ligesom så mange andre må bringe for fællesskabet. Det er ikke noget specielt for dem. De har intet brev på, at de har særretigheder her i landet, og ønsker heller ikke at have et sådant brev. Det skal siges både om statsbanernes og privatbanernes faste og løse personale, at de har været overordentlig forstående over for dette forhold, og derfor

vil de selvfølgelig også fra statsbanernes side blive stillet så gunstigt, som det er gør ligt.

Vi møder nu og da spørgsmålet, om bane nedlægninger er videre fornuftige i en tid, hvor man ofte taler om egnsudvikling. Det er nok rigtigt, at der kan forekomme tilfælde, hvor en jernbane kunne skønnes at være hensigtsmæssig, for at en egn kan indrages i egnsudviklingen, men det vil være meget få tilfælde. Jeg kan i hvert tilfælde ikke se, at man for nogle af de her nævnte steder umiddelbart kan pege på det forhold. Den moderne trafik satser på knudepunkter, hvorfra man ordner fjerntrafikken pr. jernbane og ellers på lastbiler, og den udvikling er heller ikke afsluttet endnu. Men de steder, hvor amter og kommuner kommer ind i det og skønner, at der er visse muligheder fremover, bør man naturligvis ikke slippe sig den mulighed af hænde på et eller andet tidspunkt at kunne etablere noget andet i stedet. Men hvis man måtte beslutte at bevare banearealer, bør det ikke være på en sådan måde, at de kommer til at genere statsbanernes driftsregnskab. Der bør ikke blive tale om en omkostning, som statsbanerne må bære; så må det være samfundet, der tager den omkostning ved at have sådanne muligheder for en videre udvikling. Der er nok en række områder, også uden for baneområdet, hvor samfundet må anlægge en sådan betragtning.

Befolkningen, der mister sin bane, vil nok her som i en række andre tilfælde føle, at den kommer til at leve i en slags u-land. Men jeg er sikker på, at det vil gå i disse områder som i alle de områder, der hidtil har mistet deres bane, at når først det er sket, føler man sig egentlig veltilpas, bl. a. fordi man normalt har fået betydelig flere rutebilforbindelser. Så kan den være lidt langsom, men i en række tilfælde kan der dog indsættes de såkaldte lynbusser, alt efter befolkningsmængden. Det er muligt, at hele dette problem skal tages op til en nøjere undersøgelse i trafikudvalget på et eller andet tidspunkt. Men der er ingen grund for folk til at føle sig mindreværdige. Havde de benyttet banerne noget mere, havde de også kunnet beholde dem.

Endelig ved vi, at der opstår et problem ved, at man ikke længere kan benytte 65-billetterne, når banen forsvinder, fordi denne ret af forskellige grunde ikke uden