

[Ministeren for offentlige arbejder.]

altid føre, men den væsentligste årsag til, at lovforslaget fremkommer nu, er, at generaldirektoratet har måttet tage et skøn over, hvorvidt man skal investere 2 mill. kr. for at bringe banen i en sådan stand, at den kan drives fremefter; resultatet er altså blevet, at denne investering må betragtes som en fejlinvestering, for man tror ikke på en sådan forbedring af banens økonomi, at investeringen vil være forsvarlig.

Det ærede medlem spurgte mig endvidere, om det var statsbanernes hensigt at afhænde de arealer, hvor skinnerne nu ligger. Jeg ved ikke, hvilke overvejelser statsbanerne har haft, men det er min opfattelse, at man af hensyn til en fremtidig udvikling ikke bør afhænde dem.

Det ærede medlem hr. Holmberg fremsatte nogle almindelige betragtninger om statsbanernes sidelinier og disses underskud, og det samme gjorde det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup). Det er vist rigtigt, at der er en hel del sidelinier, der forsåvidt godt kunne komme ind under den samme synsvinkel som denne. Statsbanerne og ministeriet har opmærksomheden henvendt på disse urentable sidelinier, og vi kan nogenlunde vurdere, hvordan den lokale befolkning reagerer. Vi vil gøre, hvad vi kan for så længe som muligt at klare økonomien, men før eller siden vil man — det er jeg overbevist om — blive nødt til at nedlægge disse urentable sidelinier.

I denne forbindelse vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), at jeg har under overvejelse at nedsætte — jeg ved ikke, om man skal sige en kommission, det lyder måske af så meget, men et udvalg, som vil få til opgave at undersøge privatbanernes forhold. Det ærede medlem har ret i, at vi i 1956 må tage endelig stilling hertil. Jeg er derimod ikke enig med det ærede medlem i, at det ville være nyttigt i denne omgang at tage statsbanernes sidelinier med. Det er min personlige opfattelse, som jeg har fulgt i mange af livets forhold, at man aldrig skal blande

for meget sammen. Hvis man vil opnå et godt resultat, skal man prøve at gøre en enkelt ting færdig ad gangen. Jeg tror, det er klogest at lade udvalget beskæftige sig alene med privatbanernes forhold. Det er min opfattelse, at derved vil mange ting med hensyn til statsbanernes sidelinier komme til at stå klarere for os, for der er jo nu engang en sammenhæng her.

Det ærede medlem hr. Adolph Sørensen gjorde nogle almindelige betragtninger gældende, og sagde, at det var hans håb og ønske, at det private initiativ nu ville få en chance. Her tænkte det ærede medlem formentlig på, at når der skal gives koncession på kørsel til erstatning for den nedlagte jernbane, skulle statsbanerne helst træde i baggrunden. Her har jeg ikke mere noget at skulle have sagt. Den lov herom, der sidst blev vedtaget, har den heldige udformning, at jeg altid bliver fri for at blive skældt ud for det, der laves ude i landet, og jeg er altså også fri, når det går den anden vej. Det er udelukkende amtsnævnene, der bestemmer, hvem der skal have de fornødne koncessioner, men statsbanerne vil gerne være med i spillet derude, så de søger nok koncession. Det bliver så udvalgets opgave at vurdere, hvem der bedst kan klare befordringen, for det afgørende må til syvende og sidst være, hvem man mener kan betjene befolkningen bedst, de private vognmænd eller statsbanerne.

Det ærede medlem fru Else Zeuthen rejste et andet problem i denne forbindelse, nemlig om vejene nu var i en sådan orden, at de kunne tage den øgede trafik både af rutebilerne til persontrafikken og lastbilerne, som skulle befordre stykgodset ud til kunderne. Jeg ved godt, at den vej, der her er tale om, ikke er så god, som den burde være, men jeg tror alligevel, den er i en sådan stand, at der ikke vil ske alverden ved at slippe nogle rutebiler ud på den. Jeg har imidlertid bedt vejdirektoratet om, at denne vej måtte blive sat i stand noget hurtigere, end den måske ellers ville være blevet.

Dernæst spørger det ærede medlem mig,