

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

efter opfordring, tog 3 frem og foretog en beregning på dem, idet vi ikke fandt det nødvendigt at foretage en beregning på alle de andre. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]: Hvad hedder de strækninger?). Det kan ministeren måske få at vide — jeg mener i og for sig ikke, det tjener noget formål — men jeg er uenig med det ærede medlem hr. Holmberg, som mener, at det skal frem med det samme i stedet for at „sive ud“ fra udvalget. Jeg mener, der var nogle i det høje ting, der talte om det samarbejdende folkestyre. Her bevæger vi os ind i en situation på ganske samme måde, som da man byggede privatbanerne, altså med omvendt fortegn. Da blev 5 jyder, 1 fynbo og 2 sjællændere enige om, at nu skulle de have så og så mange privatbaner, og det fik de ført igennem. Her ville det naturlige være, at ministeren sagde til folketingets forskellige partier, hvis altså ministeren er enig i, at vi skal foretage os noget: skal vi så blive enige om, hvad det skal være for nogle — så fanger bordet. Jeg har godt nok set — det var vist i et radikalt blad — at vi ville have ministeren til at nedlægge de og de baner, hvorpå vi så bagefter kunne angribe ham. Jeg kom til at tænke på Hans Bundgaard, da jeg så det, for det var jo en kæmpemæssig fidus, men så snedige er vi ikke, og så naiv tror vi ikke den højtærede minister er — det var da også venligt sagt.

Jeg tror imidlertid, tiden er inde til, at vi i dybden beskæftiger os med trafikproblemerne med en lidt længere fremtid for øje. Der er lagt langfristede planer for kraftforsyning med elektricitet ved en sammenkobling af landets forskellige dele, oven i købet i forbindelse med udlandet; en stor, samlet vejplan er under forberedelse, og vort telefonvæsen er ved at blive så genialt, at vi ældre næsten ikke kan hitte ud af at bruge det, men snildt er det, og det er også hurtigt.

Arbejdet med det foreliggende forslag til folketingsbeslutning har jo taget nogen tid,

og uden den velvilje, som jeg nu 2 gange har takket ministeren for, havde det ikke kunnet lade sig gøre at stille det talmæssige op; der kan måske være et eller andet tal, som kan kritiseres, men det skal jeg ganske lade ligge. Jeg kom under arbejdet til at tænke på vor største humorist, Storm Petersen, som lader en af sine figurer sige: alle mennesker taler om vejret, men ingen gør noget ved det. På samme måde er det faktisk med statsbanerne; alle mennesker taler om statsbanerne, især om underskuddet, men uden at nogen egentlig gør sig dybere forestilling om, hvad årsagen er.

Hensigten med forslaget til beslutning er, som det fremgår, at få en hurtigere udvikling i gang med nedlæggelse af de sidelinjer, som den eksplosive udvikling af vejtrafikken faktisk har gjort overflødige. Sagens kerne er jo, at trafikken efterhånden flytter fra banerne over på vejene, og det er denne udvikling, jeg gerne ville have man skulle følge op. DSB er faktisk selv langt fremme i henseende til denne udvikling. Stykgods ekspederes i det store og hele fra bystationerne og enkelte større landstationer; denne ekspedition foregår ikke mere ude på de små stationer. Godset ekspederes ud til kunderne med DSBs lastvogne, og det er sikkert en god økonomisk foranstaltning — det er der ingen tvivl om.

Hvis man ser på persontrafikken, viser det sig, at der på strækningen Roskilde-Korsør kun er 5 tog i døgnet, som holder ved småstationerne. Dér er man altså også gået tilbage til trafikken på vejene. Disse stationer, i alt fald her på Sjælland, og det gælder også én på Fyn, Skelbjerg, fungerer ikke mere som stationer; man kan købe en billet dér, men det er ikke stationer. I øvrigt står en del af de sjællandske småstationer over for nedlæggelse efterhånden — det ved jeg fra et arbejde, jeg har andetsteds — og trafikken her på Sjælland mellem byerne foregår på landevejene. Dette må tilsige folketinget, at vi snarest tager et alvorligt initiativ, følger udviklingen op. Man kan ikke forlange, at statsbanerne selv