

[Bladt.]

grundelsen har i de enkelte tilfælde stort set været den samme: udnyttelsen af banen er gået ned i en sådan grad, at det ud fra et forretningsmæssigt synspunkt måtte anses for uforsvarligt at opretholde driften. Man kan måske gennem rationalisering og omlægning af driften for et stykke tid opnå et forbedret driftsresultat, men desuagtet kommer det tidspunkt, hvor man må sige, at nu går det altså ikke længere. Vi kender det fra det ene tilfælde til det andet, at når der er tale om nedlæggelse af en bane, kommer der en reaktion fra den lokale befolknings side. Dette er naturligvis ikke uforståeligt; en del mennesker, som måske gennem årtier har haft en stilling eller et arbejde af en eller anden art ved en sådan bane, bliver jo direkte smerteligt berørt ved banens nedlæggelse. Nogle vil måske kunne forflyttes til en stilling andetsteds, andre vil kunne finde anden beskæftigelse, men man vil næppe kunne skaffe fuld kompensation for den tabte arbejdsplads.

Jeg vil dog gerne også i forbindelse med det foreliggende lovforslag udtale håbet om, at man fra DSBs side vil medvirke til at mildne overgangen for dem, som berøres af banens nedlæggelse, ved at skaffe dem andet arbejde. Befolkningen som helhed i de egne, som berøres af en banes nedlæggelse, vil som regel også give udtryk for modvilje mod nedlæggelsen; det er svært at bryde med det tilvante og traditionelle, i den henseende har de fleste mennesker en indgroet konservativ indstilling. Lad det da også være sagt i denne forbindelse, at de baner, som nu nedlægges én efter én, har tjent befolkningens og erhvervslivets interesser på bedste måde gennem et halvt eller trekvart århundrede; men det nytter ikke at klynke, deres tid er forbi, og vi kan ikke standse udviklingen. Med det stærkt forbedrede og udbyggede vejnet er det rutebilerne og lastvognene, som efterhånden har overtaget banernes hidtidige funktioner. Transporten kan udføres hurtigere og billigere, dermed er faktisk alting sagt, og vi må drage de uomgængelige konsekvenser.

I det ene af de lovforslag, vi her behandler, foreslås det at nedlægge den 56 km lange banestrækning fra Nyborg til Fåborg. Driften af denne banestrækning overtog statsbanerne efter de sydfynske baner fra

den 1. april 1949. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at banen gennem en årrække har været stærkt underskudgivende. Ifølge en foretagen opgørelse var der i finansåret 1957-58 et driftsunderskud på 1 mill. kr. En sidste og mere omfattende undersøgelse fra januar 1962 viser, at man ved nedlæggelsen kan opnå en nettobesparelse på 1,4 mill. kr. årlig. Når man så på anden måde kan opnå en tilfredsstillende, ja, jeg vil mene en forbedret afvikling af trafikken, skulle der ikke være anledning til lange diskussioner om dette spørgsmål. Den nævnte opgørelse forudsætter, at person- og stykgodstrafikken fremtidig afvikles med statsbanernes rute- og lastbiler, dog vil man indtil videre opretholde befording af vognladningsgoods på strækningen Ringe-Fåborg. Med hensyn til personbefordringen med rutebiler vil alle stationer på strækningen Nyborg-Fåborg på nogle få undtagelser nær blive betjent i samme omfang som hidtil.

Jeg kan med denne redegørelse, og idet jeg i øvrigt henviser til de nærmere enkeltheder i bemærkningerne til lovforslaget, på mit partis vegne anbefale dette til velvillig behandling.

Jeg skal dernæst gøre nogle bemærkninger til lovforslaget om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav. Dette lovforslag kommer ikke som nogen overraskelse. Det har i årevis stået klart, at der på et eller andet tidspunkt måtte ske noget med henblik på en bedre trafikforbindelse mellem det sydøstlige Sønderjylland og Fyn og den østlige del af landet — og omvendt. Ganske særlig er spørgsmålet aktuelt for øen Als. Dette hænger naturligvis sammen med den stærke industrielle udvikling og den dermed følgende befolknings-tilvækst, især på Nordals, hvor nu landets næststørste industrivirksomhed er placeret.

Men også i byen Sønderborg har der gennem årene været tale om en stærk industriel udvikling. Dertil kommer, at Sønderborg er en udpræget skoleby, og også dette medfører et øget trafikbehov. Disse kendsgøringer sammenlagt må efter min opfattelse være den stærkeste begrundelse for en flytning af færgeruten og dermed opnåelse af en væsentlig forbedret og tidssvarende forbindelse mod øst. Det kan ikke fortsætte, som det er nu. For befolkningen på Nordals