

[Storgaard.]

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er den 56 km lange bane taget i brug dels i 1882, dels i 1897, men indtil 1949 var banen drevet som privatbane. Man kan altså ikke sige, at det kun er alt, hvad staten har med at gøre, der giver underskud, da denne bane blev startet på privatinitiativ.

Man kan imidlertid spørge: hvad er årsagen til, at banen giver underskud? Ja, når den højtærede minister for offentlige arbejder ønsker en bane ødelagt, således at den giver underskud, så skal ministeren bare sørge for, at der bliver godkendt tilstrækkeligt med bilruter på hele strækningen, i dette tilfælde fra Nyborg til Fåborg. Det er sket. Jeg tillader mig at oplyse over for den højtærede minister, at staten har godkendt følgende bilruter: Fåborg-Lydinge, der kører over halvvejen til Ringe, en rute fra Nyborg til Ringe samt en rute fra Fåborg til Nyborg. Det samme gør sig gældende på ruten Sønderborg-Mommark, hvor staten også har godkendt bilruter, nemlig på strækningen Sønderborg-Arnkil samt Sydals-Sønderborg-Mommark, en rutebil, der kører ruten på 35 minutter, medens banen bruger henholdsvis 32, 48 og 54 minutter til at gennemføre turen. Samtidig sætter staten lastbiler ind for at berøve banen al godstransporten, og så er det vel forståeligt for det høje ting, hvordan man får banen til at give underskud.

Tit og ofte forstår jeg ærlig talt ikke, at næsten alle i det høje ting i almindelighed gerne vil lege gammeldags krig, for skulle ønsket blive opfyldt, kunne det nemt ske, at vi igen kom til at stå i den situation, at Danmark var uden benzin. Jeg erindrer to krige, hvor statsbanerne og hele det danske folk var glade for, at vi havde tørv og brunkul.

Derimod ser jeg ikke noget i lovforslaget med hensyn til det personale, der er beskæftiget ved den bane, der foreslås nedlagt. Må jeg spørge den højtærede minister: hvor mange fast ansatte må forlade hus og hjem

og tage en forflyttelse til andre stationer i landet, der ofte vil medføre, at de må flytte til en fremmed egn og bl. a. tage deres børn ud af skolen? Hvor mange ikke fastansatte tjenestemænd bliver arbejdsløse? Eller tager statsbanerne som den gode arbejdsgiver, de altid har været, også dem ind på andre baner?

Jeg tror ikke, at min gruppe ser på forslaget med samme bekymring som jeg, men når man har været i statsbanernes tjeneste i 41 år, så har man den indstilling, at man vil kæmpe til det sidste for statsbanernes tarv. Det er min opfattelse, at hvis vi havde fået den trafikplan gennemført, der blev udarbejdet i 1940'erne, havde vi ikke i dag stået i den situation, jeg nærmest må betegne som trafikkaos.

Selv om det i dag er en kendsgerning, at bilernes fremtrængen har tegnet en blodstribе på samtlige landeveje, hvor det hver eneste dag sker, at mennesker bliver dræbt eller lemlæstet, så har folk nu engang ikke tid til at køre med toget, selv om de kan sidde dér lige så trygt som hjemme i deres dagligstue. Sorg i mange hjem har bilernes fremtrængen medført.

Jeg er imidlertid klar over, at jeg må erkende, at man ikke kan kæmpe imod bilernes fremtrængen. Det er nu engang udviklingen, for trods risikoen vil befolkningen nu køre i bil. Derfor er jeg nødsaget til, selv om det smerter mig, at love en velvillig behandling af den højtærede ministers forslag.

Rimstad: Vi i vort parti er positivt indstillet over for disse to lovforslag, som man formodentlig bedst danner sig et billede af ved at betragte de rejseforbindelser, som de her berørte jernbane- og færgeinjer udgør, dels under synsvinklen fjernforbindelser, dels som lokale trafikmuligheder. Som fjernforbindelse betyder den foreslåede ændring, at muligheden for den anden togforbindelse mellem hovedstaden og Sønderjylland forsvinder, og det er der vist ikke nogen større ulykke ved, for jernbaneforbindelsen over