

[Niels Eriksen.]

spørgsmål i den forbindelse. Nu har man statsrute fra Fåborg, og Fåborg har, kan man vist sige, i nogen grad et naturligt opland i øerne syd for byen. Jeg tænker på Bjørnø, Lyø, Avernakø og Ærø, den sidste med 11 000-12 000 indbyggere. Forbindelserne til disse øer varetages af private selskaber, der ejes og drives af beboerne, og jeg er vidende om, at disse selskaber kæmper en hård økonomisk kamp for at klare fornyelsen af færger og passende forbindelser, som kan give øernes erhvervsvirksomheder bare nogenlunde muligheder for at få rimelige vilkår. Jeg tør love, at det er svært at få udbygget moderne industrivirksomheder i et øsamfund under de trafikvilkår, som øsamfundene må arbejde under.

I de senere år er der ved statens hjælp bygget en række broer landet over. Sidst er man gået i gang med en bro fra Siø til Langeland. Det vil sige, at der kommer vejforbindelse fra Tåsinge til Langeland, derefter kommer den projekterede bro over Svendborgsund fra Tåsinge til Fyn, og dermed er disse øer blevet landfaste med Fyn.

Der er vist foreløbig ikke nogen mulighed for at bygge broer imellem de øer, jeg her har omtalt, og heller ikke til Fyn. Det synes jeg rejser spørgsmålet om støtte på anden måde. Borgerne på disse øer og i Fåborg betaler deres statsskat på lige fod med andre borgere i landet, men de får ikke helt den samme støtte. Jeg har gerne villet pege på disse problemer. Fåborg sidder nu tilbage med beten og får mindre styrke til at medvirke til øtrafikkens forbedring, og jeg vil derfor gerne spørge den højtærede trafikminister, om ministeren ikke mener, at en passende trafikmæssig støtte til det sydfynske øsamfund godt kan være berettiget.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg takker samtlige ærede ordførere for den tilslutning, der er givet til de to foreliggende lovforslag, selv om jeg forstod, at det ærede medlem hr. Storgaards tilslutning mere var hans gruppes end hans egen.

Det ærede medlem hr. Bladt rejste spørgsmålet om de arbejdere, som nu eventuelt bliver ledige på grund af de nedlæggelser, der er tale om af banen fra Nyborg

til Fåborg og af banen fra Mommark til Sønderborg. Jeg vil gerne generelt sige, at det er ikke nogen helt nem opgave for de danske statsbaner eller andre etater, når man fra det høje tings side kræver — og det gør man jo omtrent enstemmigt — en gennemgående rationalisering og samtidig rejser krav om, at der stadig væk skal beskæftiges lige så mange mennesker som tidligere. Det kan man gøre under den forudsætning, at den rationalisering, der gennemføres, betinger en udvikling, der skaber forudsætning for, at man kan beholde det mandskab, man har. Får man ikke en betydelig udvikling som følge af denne rationalisering, er det simpelt hen umuligt at beholde de folk, som rationaliseringen gør overflødige. Men jeg kan sige til det ærede medlem hr. Bladt — og det gælder også det ærede medlem hr. Storgaard, der rejste det samme spørgsmål — at hvad statsbanerne kan gøre for at fastholde personalet, er hidtil blevet gjort og vil også blive gjort i dette tilfælde.

Det ærede medlem hr. Bladt rejste dernæst det spørgsmål, om det nu var undersøgt, om linjeføringen mellem Fyn og Sønderjylland ved den nye rute er den helt rigtige, linjeføringen fra Bøjden til Fynshav. Jeg vil tro, at de undersøgelser, der har fundet sted igennem de senere år, har været så omfattende og effektive, at vi må gå ud fra, at man har fundet frem til den rigtige linjeføring, men jeg har ikke noget imod, at vi i det udval, som jeg forstår skal nedsettes, nærmere ser på, om der skulle være andre linjeføringer, der kunne være mere rigtige. Jeg tror det altså ikke.

Til det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) vil jeg kun sige — og det gælder også det ærede medlem hr. Holmberg — at jeg ved ikke, om dette er optakten til en betydelig forcering af nedlæggelsen af jernbanelinjer. Vi har jo diskuteret det problem så ofte her, og jeg har tidligere hævdet, at det må gå i en vis orden, bl. a. for at vi ikke skal komme i den situation at skulle afskedige for mange folk, og også fordi det kræver en meget indgående undersøgelse af hver enkelt jernbanestrækning at finde frem til, om det nu er rigtigt at nedlægge den, eller der alligevel er så meget tilbage at køre med på denne strækning, at det er urimeligt at