

[Svend Haugaard.]

men den forøgede afstand til posthus og til station, hvor der kan afsendes og modtages gods, kan virke meget generende, ikke mindst sker der en stærk indskrænkning i mulighederne for at få søndagspost.

Der skal naturligvis være et passende forhold mellem udgifterne på den ene side og de fordele, der kan opnås, på den anden side, men i det aktuelle spørgsmål, som jeg her tænker på, Lyby Station, som nu er dømt til ophør, er underskuddet dog ret minimalt. Jeg vil tro, at man ikke behøver at lede så forfærdelig længe, før man kan finde dårligere balance mellem indtægter og udgifter på stationerne end dér. Det går vel også an at minde om, at den dårlige betjening fra landstationernes side vil give banerne mindre at bestille og dermed dårligere indtjening.

For beboerne omkring en nedlagt station er det lidt svært at forstå, at de ikke kan bevare de sædvanlige goder, når toget alligevel kører på de sædvanlige tider og steder. Det kan godt ske, at der hos dem nu og da vil opstå en tanke om, at de gennem deres skat er med til at betale for goder for fællesskabet andre steder i landet, uanset om det drejer sig om tunnelbaner, det kgl. teater eller 100 andre ting. Selv i en rationaliseringstid bør man tænke lidt venligt på de tyndt befolkede egne, som nødig skal gøres til udsteder, og det, man ikke føler sig sikker på uomgængeligt skal ændres, bør man efter min mening fremføre i en landsplan, så de, der rammes, kan få en passende tid til at indstille sig derpå. Det er ligesom lidt lettere at bære ubehagelighederne, når ens lokale problemer tages med i en stor helhedsplan.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem var jo ikke ret meget inde på den skriftlige motivering, som spørgsmålet er formuleret efter, idet jeg har forstået, at begrundelsen for det ærede medlems spørgsmål er en udtalelse af generaldirektøren om, at samtlige land-

stationer efter hans opfattelse burde nedlægges, og det, som det ærede medlem i den anledning ville spørge om, var, hvorledes jeg så på en sådan udtalelse.

Det er rigtigt, at generaldirektøren har udtalt sig i den retning i et interview med et tidsskrift, som senere er gengivet i en del dagblade. Men dertil er at føje, at når generaldirektøren taler om landstationer, så mener han landstationer, som har så lille en omsætning; at de ikke engang kan betale en enkelt mand. Det er ud fra den betragtning, man skal se denne udtalelse om at nedlægge samtlige landstationer.

Nu er det helt givet, at en række landstationer er i den situation, at de ikke engang kan bære udgifterne til en enkelt mand, men en række af disse landstationer har stadig den opgave at sørge for togskifte og for krydsninger, fordi man ikke er nået så langt frem i automatisering og fjernstyring, som vi gerne ville være nået, hvis vi havde haft de tilstrækkelige pengemidler og den tilstrækkelige tekniske arbejdskraft.

Jeg vil for mit vedkommende sige, at det er da klart, at vi ikke kan nedlægge alle landstationer sådan fra den ene dag til den anden, men jeg mener, det er et led i den rationalisering inden for statsbanerne, som man har været enig om her i tinget, at landstationer skal nedlægges, når der virkelig ikke er publikum til dem, og når der ikke er gods nok til dem. I reglen sker nedlæggelsen af en landstation også på den måde, at der stadig væk er et trinbræt, det vil sige, at passagerer, uanset at stationen ikke eksisterer mere, alligevel kan komme med toget og løse billet i toget. I øvrigt er det jo sådan, at dér, hvor stationer helt nedlægges, indføres der rutebildrift, således at der i og for sig er de samme muligheder for publikum for at komme dertil, hvor de skal, selv om landstationen er nedlagt.

Det er altså ikke meningen, at vi skal nedlægge alle landstationer sådan 1-2-3, men nedlæggelsen er et led i rationaliseringsbestræbelserne inden for statsbanerne, og vi har gennem de senere år nedlagt et ret