

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om nedlæggelse af statsbanestrækningerne (statsbanerne) Hobro-Løgstør og Tommerup-Assens.

(Lovforslaget (nr. 75) findes i tillæg A. sp. 977, fremsættelsen i tidenden sp. 1534).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Vor gruppe kan anbefale det foreliggende lovforslag, hvorefter al personbefordring til foråret ophører på strækningen Ålestrup-Løgstør og på Assensbanen, medens strækningerne indtil videre efter behov benyttes til befordring af vognladningsgods, således som vi jo kender det fra andre DSB-sidelinjer, som er nedlagt. For strækningen Hobro-Ålestrup likvideres driften totalt.

Det er forståeligt, at befolkningen i disse egne som i områder, hvor man tidligere har nedlagt DSB-sidelinjer eller private baner, umiddelbart fornemmer eller har en forestilling om, at deres egn bliver en slags u-land. Men det er gået således hidtil, at de baneløse egne har fået en bedre trafikledning, end medens de havde bane, og vi har forstået på den højtærede ministers fremsættelse, at det også skulle blive tilfældet for de områder, som nu mister deres baner.

Hvorvidt nyordningen i disse områder kan komme til at svare regning, skal jeg ikke kunne sige noget om, men det er heller ikke for os det altafgørende. Det afgørende er, at områderne får en bedre trafikdækning for betydelig lavere omkostninger, end vi har kendt dem under banedriften.

I denne forbindelse vil jeg gerne fremføre det ønske, at amtstrafikudvalgene i disse områder, og for så vidt også amtstrafikudvalg i andre af landets områder, søger at koordinere trafikmidlerne, de koncessionerede trafikmidler, fragt- og rutebiler, på en sådan måde, at man får den største nytte-

virkning af de penge, man investerer i det rullende materiel og andet, som hører til en god ordning for trafikmidlernes udnyttelse.

Vi må vel erkende, at havde vi i tide anlagt en sådan betragtning både her i det høje ting og ude omkring i trafikudvalgene, ville vi have haft en bedre trafikdækning for en betydeligt lavere pris, end vi nu har det; men det er der ikke noget at gøre ved, sket skade står ikke sådan til at ændre. Jeg vil dog gerne pege på, hvad jeg vist også har gjort ved en tidligere lejlighed, at den ordning, som Svendborg amt har indrettet sig efter, er særdeles anbefalesværdig, hvis man vil tilgodese befolkningen med god trafikbefordring og samtidig tilgodese vor nationale indkomst, altså få stor nytte af de penge, vi investerer.

Det er klart, at egnens befolkning, som står over for at skulle miste sin bane, måske nok anlægger en lidt anden betragtning end den, jeg her har gjort gældende. Jeg ved, at min partifælle, det ærede medlem hr. Carl Nielsen for Assensbanens vedkommende vil gøre nogle bemærkninger som direkte udtryk for, hvad egnens befolkning mener, og det er jo muligt, at der ved denne forhandling også om de andre baner, Himmerlandsbanerne, vil komme tilsvarende betragtninger frem, selv om disse baner nu har været dødsmerket i over 30 år; der er ikke noget at sige til, at der kommer en reaktion fra pågældende egnens befolkning, at man altså søger at slås for sin bane. Der er måske også nogle, der anlægger den betragtning, at man i dette tilfælde, hvor der jo er tale om statsbanelinjer, godt kunne være lidt mildere og se lidt stort på, om underskuddet var lidt større eller mindre. Vi deler altså ikke den opfattelse, men mener, at der her sker ret og rimelighed.

Disse baner er jo noget ringere end nogle af de privatbanestrækninger, som er nedlagt, eller som der er truffet beslutning om at nedlægge i de kommende år, og hvad sker der egentlig, når man nedlægger en privatbane, når beslutning derom skal