

[Diderichsen.]

Jeg må måske have lov at føje den bemærkning til, at jeg, da jeg selv har boet i Assens i adskillige år, udmærket godt forstår de følelser, som kan komme frem i befolkningen; det er jo, ligesom når man har brugt et sæt tøj i mange år og holder af at gå i det og har vænnet sig til det, og man så må erkende, at nu kan det ikke mere; så siger man også farvel til det med en række følelser, som spænder fra de sentimentale til måske lidt dyberegående følelser. Men udviklingen er jo for længst løbet fra Assensbanen, og da jeg er overbevist om, at den højtærede minister for offentlige arbejder vil gøre alt for at skaffe den lokale befolkning lige så gode og måske endda bedre befordringsmidler gennem rutebiler og godstrafik med biler, mener jeg, at vi her står over for et lovforslag, som skal gennemføres. Man kan ikke påstå, at Assensbanen helt tilbage i 30erne, da jeg havde lejlighed til at benytte den, udmærkede sig ved at være en af de mest moderne og komfortable banestrækninger i landet.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne indledningsvis takke samtlige ærede ordførere for den tilslutning, der er givet til det foreliggende lovforslag. Jeg skal ikke ved denne lejlighed gå meget i enkeltheder, idet jeg har forstået på det ærede medlem hr. Horn og andre ærede ordførere, at man gerne vil have sagen nærmere behandlet i et udvalg, og der kan dér jo blive anledning til at tage en del af de spørgsmål op, der har været rejst.

Jeg vil dog gerne sige til det ærede medlem hr. Holmberg — og i denne forbindelse også til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen — at jeg tror ikke, det vil være rigtigt på nuværende tidspunkt at gå videre med hensyn til en fuldstændig nedlæggelse af de strækninger, hvor lovforslaget går ud på at man foreløbig skal opretholde godstrafikken. Jeg mener, at der fra statsbanernes side er foretaget en nøje vurdering af spørgsmålet, og at man er kommet til den opfattelse, at det i hvert fald en årrække fremover vil være rigtigt at køre med godstrafik på disse strækninger.

Det ærede medlem hr. Holmberg sagde, at det afgørende er, om banerne benyttes, og det er jeg 100 pct. enig med det ærede

medlem i. Desværre er det først, når banerne skal nedlægges, at egnens befolkning virkelig får øje på, at det kan være værdifuldt at have en jernbane, men erfaringen har jo vist, at det er meget svært at vende billedet sådan, at der bliver større befordring på de pågældende strækninger, og derfor er det, man kommer i den situation, som vi nu er kommet i for de banestrækninger, det her drejer sig om.

Det ærede medlem hr. Holmberg rejste spørgsmålet om specielle forhold i forbindelse med Limfjordstunnelen og den banestrækning, der har berøring hermed; jeg kan sige allerede på nuværende tidspunkt — men vi kan vende tilbage til spørgsmålet i udvalget — at sagen er til nærmere undersøgelse, idet vi er opmærksom på, at det ikke vil være rimeligt at ofre de penge, der er tale om i forbindelse med Limfjordstunnelen, og som skal til for at ordne tingene; hvordan det kan klares, er vi altså i gang med nærmere at undersøge.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen havde et hjertesuk, som jo normalt kommer, når vi taler om statsbanerne, idet han nævnte en rationaliseringsplan. Jeg forstod det ærede medlem sådan, at det vel nærmest var en rationaliseringsplan i forbindelse med nedlæggelse af sidebaner, han tænkte på; men jeg vil dog berolige det ærede medlem med, at vi stadig væk, som vi har gjort hidtil, arbejder meget stærkt med en rationalisering inden for de danske statsbaner. At det ikke går så hurtigt, som vi kunne ønske det, har nøje forbindelse med de bevillinger, der bliver tilstået statsbanerne på de årlige finanslove.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard var også inde på det spørgsmål, om det kunne betale sig at opretholde godstrafikken på de to baner; det mener jeg at have svaret på ved mine foregående bemærkninger.

Det ærede medlem spurgte, om jeg kunne bekræfte eller afkræfte, at 85 pct. af godstrafikken herhjemme skete ad landevejene med biler. Jeg har ikke tallene præsent; jeg ved godt, der har været foretaget en analyse, men jeg tror ikke, det er så ligetil, at man uden videre kan dele det op på den måde. Man må jo erindre sig, at meget af den godstrafik, der er tale om for statsbanernes vedkommende, sker ad de lange linjer, hvor det er en fordel at transportere