

[Anden næstformand.]

6) Valg af 21 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om beholdere til øl og læskedrikke.

7) Valg af 1 medlem til lønningsrådet (i stedet for Henry Christensen).

Mødet hævet kl. 15.23.

10. møde.

Fredag den 16. oktober kl. 11.

Formanden: Medlem af folketinget Arne Christiansen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for kulturelle anliggender at stille følgende spørgsmål:

„Finder ministeren, at landets største litterære pris, Det danske Akademis store pris på 50.000 kr., forvaltes på acceptabel vis?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

(Lovforslaget (nr. 15) findes i tillæg A. sp. 865, fremsættelsen i tidenden sp. 105).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Vi skal ikke ved denne lejlighed drøfte transportpolitik i almindelighed; det går jeg ud fra der bliver lejlighed til lidt senere i samlingen. Vi har gentagne gange fra vor side fremholdt, at vi er helt enige i det såkaldt svenske synspunkt på transportområdet, nemlig at hver enkelt transport-

gren må dække sine egne omkostninger, medmindre samfundet af særlige grunde mener at kunne tage et større eller mindre underskud. Endelig ved vi også godt, at i transport må der være en vis overkapacitet, som i en række tilfælde også kan føre til, at det bliver mindre rentabelt. Det er sådanne ting, man må affinde sig med.

Allerede i 1930'erne var man klar over, at automobiltransporten ville få et sådant omfang, at det blev svært for banerne i det lange løb at klare sig, og man nedsatte den store trafikkommission, som afgav betænkning i 1939 om banerne i særdeleshed. Det, man dér havde foreslået, blev imidlertid aldrig til noget, for krigen kom og forhindrede, at man kunne gøre noget ved det. Først i 1950'erne begyndte man at nedlægge enkelte sidebaner, og siden 1950'erne og frem til 1. april 1969 er næsten alle privatbaner og enkelte sidebanelinjer forsvundet.

Landsplanudvalget tog i sin tid dette her op — det var jo naturligt i forbindelse med regionsundersøgelserne — og nedsatte en særlig arbejdsgruppe, som undersøgte disse forhold og pegede på en række baner, som nok måtte nedlægges, men dog først efter en nærmere undersøgelse. Jeg blev i sommeren 1967 bekendt med, hvordan denne indstilling ville blive, og da den endelig forelå, var jeg helt klar over, at nu måtte man i gang med sidelinjerne, og jeg skrev derfor et brev til Skov og pålagde statsbanerne selv at komme med en indstilling om den prioritering, man fandt hensigtsmæssig med hensyn til nedlæggelse af sidelinjer. Også dette initiativ blev taget ud fra den betragtning, at når man skal foretage et sådant indgreb, skal det helst gøres på et tidspunkt, hvor der er høj beskæftigelse, og vi kunne jo se i 1967, at det ville der være nogle år frem.

Den betænkning, som blev følgen af statsbanernes egen udredning, var den med det lyserøde omslag, som blev omdelt sammen med lovforslaget, og dér kom man til det resultat, som nu findes i forslaget, at tre baner helt eller delvis bør nedlægges og otte overgå til rene godsbaner, altså med indstillet personbefordring. På samme måde er det meningen, at personbefordringen skal indstilles på færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

I praksis vil det komme til at foregå på den sædvanlige måde: statsbanerne indstil-