

[Horn.]

videre kan gælde for rutebilerne. Det er også et problem, som nok skal ses i en større sammenhæng. Skal ordningen udvides, vil det jo betyde, at samfundet må overtage en betydelig omkostning, og det er vel ikke det, man just samler på i øjeblikket. Vi skal jo også passe på, at vi ikke driver det så vidt, at den mand, der arbejder for at skaffe skatter til at betale sociale ydelser med, taber lyst til at yde noget. Vi kender adskillige, der efter at være gået forbi Storke-springvandet og andre steder i sommer siger: kan det snart betale sig at arbejde, når så mange kan gå og dandere den, medens jeg bare skal betale? Det forekommer på forskellige felter, så det er et større problem, end vi kan tage op her.

Sluttelig vil jeg gerne sige, at det var ønskeligt, om kommunerne og amtstrafikudvalgene ville se på eventuelt kommende koncessioner til fragtkørsel og omnibuskørsel. Det er angivet i loven om fragt- og omnibuskørsel, at man skal tilgodese en fornuftig transportordning i området. Vi har haft alt for mange tilfælde, hvor man har gået i for små sko og har sat sig til at diskutere, om det skulle være staten eller private, der skulle have disse koncessioner. Her er i realiteten tale om, at statsbanerne rationaliserer, så der skulle overhovedet ikke være tale om, at andre kunne komme ind; det er jo bare en omlægning af driften på området. Men nu er vor lovgivning sådan, at der bestemmes, at koncessionerne skal udbydes og altså kan søges af andre. Jeg håber, trafikudvalgene i amterne og kommunerne vil bære sig fornuftigt ad for at sikre den bedst mulige trafikordning. Det er vi alle sammen bedst tjent med. Det er jo også et spørgsmål om skatteydernes penge, der her er på tale, og det må vel ligge os alle på sinde.

Ja, der kunne fremsættes en lang række principielle betragtninger om de enkelte strækninger, der er tale om, men det ville tage hele dagen, og da jeg forventer, at der også skal være et udvalgsarbejde, bliver der jo lejlighed til at tale om det dér. Vi skal også nok få en række deputationer fra egne, der føler sig misregeret ved dette forslag, og derfor vil jeg afholde mig fra at tale om de enkelte strækninger, men anbefale forslaget til vedtagelse.

Mads Eg Damgaard: Det foreliggende lovforslag bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at indstille driften på følgende statsbanestrækninger: Viborg-Herning, Laurbjerg-Silkeborg, Funder-Brande og Brande-Grindsted, samt til senere helt eller delvis at nedlægge de pågældende banestrækninger.

Endvidere bemyndiges ministeren til at indskrænke driften på følgende statsbanestrækninger: Slagelse-Næstved, Slagelse-Værsløv, Randers-Ryomgård, Grindsted-Bræmninge, Tønder-Tinglev, Rødekro-Åbenrå og Skive-Glyngøre, til kun at omfatte befordring af vognladningsgods, men også for disse baners vedkommende til senere helt eller delvis at nedlægge dem.

Hvad angår Herning-Skjern banen, ønsker ministeren også for denne banes vedkommende bemyndigelse til indskrænkning af driften og til helt eller delvis at nedlægge banen, såfremt en forsøgsperiode med forenklet drift i 2-3 år skulle vise sig urentabel. Med forenklet drift menes der drift uden betjening på mellemstationerne og kun vognladningsgods.

Herudover beder ministeren om bemyndigelse til at indstille jernbanebefordringen på statsbanernes færgeoverfart mellem Glyngøre og Nykøbing Mors og til ligeledes at nedlægge denne overfart på et senere tidspunkt.

Det fremgår af ministerens bemærkninger til lovforslaget, at det bygger på det af statsbanerne nedsatte sidebaneudvalgs betænkning, hvori der er gjort nøje rede for de personelle, materielle og økonomiske konsekvenser ved gennemførelse af de nævnte foranstaltninger.

Det anføres således, at der vil kunne opnås en nettogevinst på ca. 12 mill. kr. årlig, herunder en besparelse på ca. 300 ansatte. Skulle man opretholde disse banestrækninger, ville forholdsvis store investeringer til vedligeholdelse og fornyelse i den nærmeste fremtid ikke kunne undgås. Der bliver vel især personelle problemer samt naturligvis det problem, at man efter banens nedlæggelse ikke længere har mulighed for f. eks. vognladningsgods. Men der lades ingen tvivl om i betænkningen, at der set fra alle økonomiske synspunkter ikke er rentabel basis for at opretholde driften, selv om det