

[Horn.]

Der er to henvendelser, som jeg godt vil knytte et par bemærkninger til, og det er henvendelserne fra Tønder- og Brandeområderne. Vi forstår udmærket godt, at man på Tønderregnen kan føle sig generet af denne indskrænkning, men udviklingen har jo vist, at der ikke er et behov, som kan begrunde, at statsbanerne opretholder transporten i det omfang, det hidtil har været tilfældet, og afstandene i området er jo ikke større, end at det ingen praktisk betydning har, om de har en bane eller ej. Det, der er afgørende for Tønder, er vestbanen, og jeg ved godt, at der er mange, der er ængstelige for, at den en dag kan komme i farezonen, men jeg ville tro, at sådan som udviklingen har formet sig i de senere år med mere fritid, betydningen af kyststrækninger osv. vil vestbanen have en stor fremtid for sig, Tønderregnen skal nok blive banebetjent under alle omstændigheder. Endelig er det jo sådan, at vestkystområdet i visse tilfælde — dog ikke Tønderområdet — optræder lidt banefjendske, idet de opretter den ene flyveplads efter den anden, og det bliver svært for statsbanerne at opretholde økonomien for jernbanerne, hvis flyene snupper al persontransporten og dele af varetransporten.

Vi har også fået en henvendelse fra Brande kommune, og det er givet, at denne by, som har visse begrænsninger i sine udviklingsmuligheder, føler det, der her sker, overordentlig smerteligt. Det er jo et betydeligt antal skatteydere, som vil komme til at forlade byen og kommunen, når dette gennemføres. Men det er jo en skæbne, som den må dele med en række andre byer, som tidligere har været ude for det samme, f. eks. Struer, Nyborg og Esbjerg. Vi i min by kan i høj grad tale med om, hvad en sådan modernisering har kostet skatteyderne, men det er der ikke noget at gøre ved. Udviklingen kan vi ikke stritte imod. Det, det drejer sig om, er, at statens økonomi er i den bedst mulige orden.

Men når det er sagt, vil jeg naturligvis også gerne understrege det, jeg sagde ved første behandling, at jeg går ud fra, at statsbanerne på bedst mulig måde tilgodeser det personale, som kommer ud for afskedigelser og forflytninger, at det gøres så lempeligt som muligt, og det føler jeg mig fuldstændig overbevist om at statsbanerne vil gøre.

En anden ting, som der i høj grad er grund til at fremføre i forbindelse med den ængstelse, man nærer i de egne, der er tale om, er, at vi i udvalget har drøftet med ministeren, om der kunne blive endnu en station, inden ministeren træffer sin endelige beslutning, og denne station skulle være, at ministeren vil tale med jernbanerådet om nedlæggelsen, inden han gør brug af bemyndigelsen. Jernbanerådet er jo efter det, vi har besluttet her i tinget for halvandet års tid siden, et rådgivende organ, hvori erhvervslivet i høj grad er repræsenteret, så de pågældende egne skulle altså herigennem have ligesom en ankeinstans, hvor de kan tale deres sag, hvis der er nogle erhvervsområder, der særlig er i knibe, eller hvis de synes, noget taler for, at det overvejes endnu en gang, om man skal skride til begrænsninger eller nedlægninger.

Endelig skal jeg nævne, at vi i udvalget har fået en henvendelse fra pensionisternes organisationer om det gamle problem vedrørende benyttelse af 65-billetter på rutebiler, når jernbanerne forsvinder. Det har været rejst her i tinget gentagne gange, og vi har ladet det undersøge, naturligvis på det principielle grundlag, som var udgangspunktet for den gældende ordning med 65-billetter, at det var en god forretning for statsbanerne. Mange opfatter 65-billetterne som en social foranstaltning, som man gennemførte af sociale grunde, men alle her i huset ved, at det er forkert. Hvis det kunne blive en forretning for statsbanerne, burde man naturligvis udnytte muligheden. Statsbanerne har gjort forsøg også angående Københavns nærtrafik, og det viser sig, at der er for nærværende ingen forretningsmæssig mulighed for at gå ind i det. Det er beklageligt, naturligvis, for de ældre eller invalider, som bliver berørt af denne omlægning. Nu er forholdet ydermere det, at det er ikke på alle disse strækninger, statsbanerne har rutebilerne, og staten kan jo ikke pålægge de private rutebiler, at de skal holde billige priser. At kommunerne kan aftale med private rutebilejere, at de ældre får en favorpris, er en anden side af sagen.

Hvor gerne vi end ville medvirke til, at hvor banerne bortfalder, bevarer befolkningen den ret, den hidtil har haft til at udnytte 65-billetterne, så lader det sig ikke gøre, så længe vi står på det nævnte princip,