

[H. F. Ulrichsen.]

Man kan anstændigvis ikke blive ved at lade Banerne ligge som en Slags Reserve for Toptrafikken paa enkelte Tidspunkter og kun overlade dem det lavest tariferede Gods, det Gods, som Ruteautomobilerne ikke er interesserede i at overtage.

Naar man ser paa Spørgsmaalet om Nedlæggelse af disse Baner, maa man se paa hele Samfundets, paa Statens Interesser, ikke paa de rent lokale Hensyn. I denne Forbindelse vil jeg gerne sige, at selv om man fra forskellig Side er begyndt at skyde en Breche i det Forrentningsprincip, som for nogle Aar siden blev vedtaget under stor Jubel herinde paa Rigsdagen, saa tror jeg alligevel, at der fra alle Sider er Enighed om, at man ikke kan blive ved at opretholde Baner, der er fuldstændig urentable. Jeg tilføjer, at jeg stadig beklager, at man skød den første Breche i Forrentningsprincippet gennem den rationelt ubegrundede Nedsættelse af visse af Statsbanernes Takster, der fandt Sted kort Tid efter, at man havde fastslaaet, at Taksterne skulde ligge saaledes, at Forrentning var til Stede. Man kan altsaa ikke blive ved at opretholde den Luksus at have baade Baner og Ruteautomobiler, og vælger Befolkningen Bilerne, er der ikke andet for, end at de paagældende Sidelinier maa nedlægges.

Nu kunde der maaske være Arledning til at bemærke, at Ruteautomobilernes Udvikling synes ikke at være i saa stor Udvikling i de seneste Aar, den er ikke nær saa stærk som i den foregaaende Periode. Der er maaske Grund til at tro, at Landet er ved at blive mættet med Ruteautomobiler, og det kunde maaske bidrage til, at man saa en lille Smule mere roligt paa det foreliggende Spørgsmaal — jeg tænker navnlig paa Spørgsmaalet om yderligere Nedlæggelse af Statsbanestrækninger. Statistikken viser, at i 1925 var der 635 Ruteautomobillinier med en Vognpark paa 671 Vogne, i 1932 var der 741 Linier med 1 068 Vogne. Det vil med andre Ord sige, at i de sidste 7 Aar har Forøgelsen i Ruteautomobilliniernes Antal og i Materiellet været forholdsvis ringe. Der er altsaa nogen Grund til at tro, at hele Udviklingen af Ruteautomobilnettet nu er ved at gaa i Staa.

Naar det varede saa mange Aar, inden man fik drøftet Spørgsmaalet om de enkelte Linier og deres Rentabilitet, skyldtes det bl. a. dette, at Statsbanernes statistiske Kontor f. Eks. paa det Tidspunkt, som jeg nævnte før, 1909—10, ikke var i Stand til ganske nøje at opgøre, hvor rentable

de enkelte Strækninger var. Det er først i den allersidste Periode, man er blevet i Stand til nøjagtigt at afgøre, hvorledes hver enkelt Strækningss Regnskab stiller sig. Man maatte i sin Tid tage et Gennemsnit; f. Eks. for Godsets Vedkommende vidste man, at der paa en Strækning passerede saa og saa mange Tons, og paa Basis deraf foretog man efter den gennemsnitlige Tarif et Skøn, medens man nu er i Stand til ganske nøje at afgøre, hvilket Gods der har passeret den paagældende Strækning, og tage Hensyn til, hvor stor en Del af det Gods, der passerer Strækningen, der er Transitgoods, og hvor stor en Del der kommer fra den paagældende Strækningss Stationer.

Det, der er det karakteristiske for de 5 Baner, man nu foreslaar nedlagt, er, at de alle sammen giver et overordentlig stort Underskud — for samtlige 5 Baners Vedkommende er Driftsudgifterne over dobbelt saa store som Driftsindtægterne —, endvidere, at de alle er Sidelinier, og at de hører til de ringest trafikerede Sidelinier af Statsbanernes Linier.

Naar vi nu gennemgaar de enkelte Baner og først tager Strækningen Ringsted—Hvalsø—Frederikssund, saa maa man jo sige, at denne Bane er langt den vigtigste af de 5 Baner, der er Tale om her. Det er en forholdsvis ny Bane, den er først aabnet for Driften i Aarene 1925—28; det er en Bane, hvis Anlægsværdi udgør langt den største Del af den Anlægsværdi, der er Tale om for de 5 Baners Vedkommende, en halv Snes Millioner af de 13—14 Mill. Kr.; det vil med andre Ord sige, at denne Bane spiller en ganske afgørende Rolle mellem de 5 Baner.

Det er en Bane, som blev anlagt af en hel Række forskellige Grunde, som senere viste sig uholdbare. Først og fremmest tænkte man sig paa det Tidspunkt, man drøftede Banens Anlæg, en forholdsvis stor Transittrafik fra Hillerød over Frederikssund, Roskilde og videre ned gennem Sjælland. Denne Transit viste sig jo at være en skøn Drøm som saa mange andre af de Drømme, som blev drømt i sin Tid under Verdenskrigen. Der er saa lidt Gods, som kunde tænkes at befare Banen som Transitgoods, selv om man anlagde det resterende Stykke fra Hillerød til Frederikssund, at man overhovedet ikke mere behøver at regne med det Moment.

Jeg vilde personlig have lagt mere Vægt paa et andet Forhold, hvis det efter mit Skøn havde været til Stede i væsentlig Grad endnu, nemlig den militære Nødven-