

## [Rager.]

denne: Her ligger Baneanlæg til en Anlægs-værdi af ca. 13 Mill. Kr., Skinner, Stationer, Viadukter o. s. v. — Anlæg, som i Virkeligheden har kostet en Del mere end dette, idet der fra forskellige Sider er foretaget en Række andre Arbejder, der har medført større Udgifter for Samfundet —, nu nedlægger vi disse, vi maa spare, for vi er inde i en Tid, hvor der skal spares. Dette indrømmer jeg, jeg understreger det saa kraftigt, jeg kan, jeg er en meget stærk Tilhænger af, at der skal spares overalt paa Statens Driftsbudget. Det skal man gøre altid; men Anlægsbudgettet skal man paa den anden Side ikke spare paa i de svære Tider, hvor det drejer sig om rentable Virksomheder. Dér er det netop Samfundets Opgave at sætte ind i Tider, hvor det er vanskeligt. Men paa Driftsbudgettet skal man spare. Nedlægger vi nu disse Anlæg, sparer vi derved paa Driftsbudgettet, og Renterne og Afskrivningerne — ja enten er de der endnu, eller ogsaa afskriver vi Kapitalen een Gang for alle som et endeligt Tab.

Men det, man derved staar overfor at skulle bedømme, er dette: Er den Maade, Samfundet er gaaet over til at fordele sine Varer paa i Stedet for at fordele dem pr. Bane, og den Maade, hvorpaa Personer herhjemme finder Anledning til at befordre sig, nemlig ved Hjælp af Automobilet — er denne Maade virkelig billigere i det lange Løb og fordelagtigere end den Metode, der tidligere brugtes: Befordring ved Jernbane? Det er den maaske; men jeg vil dog hævde, at man maa dele dette Spørgsmaal og sige: Er den det, hvor der i Forvejen er Jernbaner, og hvor Anlægsudgifterne er afholdt? Det er jo det, der i Øjeblikket er Tale om. Og dér vil jeg ganske bestemt hævde, uden at jeg har gaaet det igennem i Tal, men ud fra den Indstilling, jeg nu en Gang har over for den Slags Ting, at det vil aldrig være rigtigt at opdele Befordringen i mange Smaabefordringer, der farer hen ad Landevejen; det vil altid være billigere at føre Befordringen ad en i Forvejen tilstedeværende Skinnevej. Naar Skinnevejen er en Omvej —, ja selv da skal Omvejen være meget betydelig, før det betaler sig at føre Befordringen ad andre Veje. Men hvad er det da, der er i Vejen? Det viser sig jo, at Banerne ikke kan konkurrere.

Det er for det første en Modesag. Moden spiller jo en meget stor Rolle; det er ikke alene Damerne, der er saa taabelige at rette sig efter dem; det gør Mænd saamænd ogsaa, om end undertiden paa andre Omraader.

Der er ikke Tvivl om, at hvis man havde haft Biler i et jernbaneløst Land, og man saa havde opfundet Jernbanerne, saa vilde man have sagt: Hvilken vidunderlig Opfindelse; nu kan vi komme til at sidde og køre i et behageligt, opvarmet og oplyst Rum — undertiden maaske nok for opvarmet; men i hvert Fald er det at foretrække for den lugtende, rustende, halvkolde Bil, hvor det altid trækker, og hvor det er umuligt at læse, umuligt at føre en fornuftig Samtale. Alle de Mennesker, der i deres daglige Gerning jager Landet rundt i Automobilet, glemmer ganske at regne med det Minus i Arbejdsevne, som fremkommer, naar de skal sidde og passe paa; hvor de kører. Selvfølgelig lægger det Beslag paa en Del af deres Arbejdsevne. Jeg vil hævde, at selv om vi af Hensyn til Øjeblikkets Nødvendighed maa vedtage dette Forslag, maa og skal det alligevel i det lange Løb betyde et nationaløkonomisk Tab, fordi der i Fremtiden til Transport skal bruges mere til Benzin og mere til Gummi, der maa importeres, end der vilde være Brug for til Solarolie til Diesellokomotiver og Kul til Damplokomotiver til Driften ad Banerne.

Derfor maa jeg principielt mene, at et Forslag af denne Art ikke kan være tiltalende. Man skal altid passe paa, at man ikke under Trykket af en vanskelig Situation foretager Ændringer og afgørende Bestemmelser, som man bagefter kommer til at fortryde. Der er ikke Tvivl om, at den Maade, man førte Jernbanepolitik paa i dette Land, den Gang Jernbanepolitikken stod højt i Kurs, ikke var en saadan, at den kan aftvinge Eftertiden Respekt. Den Maade, man krøllede Banerne paa og trak dem paa efter ganske andre Hensyn end de rent geografisk-tekniske, har en meget væsentlig Skyld i, at vi i Dag staar, hvor vi staar.

Jeg vil paa Grundlag af disse principielle Betragtninger sige, at det skulde glæde mig, hvis man inden dette Lovforslags endelige Gennemførelse havde faaet det formet saaledes — som ogsaa fremført af flere ærede Talere i Dag —, at Befolkningen i disse Egne dog fik Lov til endnu en Gang at gøre et Forsøg paa at naa tilbage til den Fornuft, som trafikalt set synes at have forladt den.

Jeg vil gerne henvise til nogle Tal fra de Oplysninger, der er givet om Frederikssund—Ringsted-Banen. Driftsunderskuddet har paa det Tidspunkt, Opgørelsen har fundet Sted — og Opgørelsen er jo meget nøgternt foretaget, inden den nuværende