

[Råger.]

Krise satte ind, saaledes at Forholdene i Dag er værre, det ved jeg —, været 273 000 Kr. Det vil være muligt at bringe dette Underskud 107 000 Kr. ned, hvorefter Underskuddet bliver 166 000 Kr. Dette er Driftsunderskuddet, som man altsaa kan spare. Til Forrentning og Afskrivning medgaar 627 200 Kr.; dette Beløb kan man i Virkeligheden ikke komme af med. Vi opererer altsaa med de 166 000 Kr. Nu vil jeg gerne spørge den højtærede Minister for offentlige Arbejder, om der i den Driftsudgift paa 506 000 Kr., som findes opført for Frederikssund—Ringsted-Banen, er indregnet nogle af Statsbanernes Generalomkostninger, og om de i saa Fald er indregnet paa den Maade, at man har delt de Generalomkostninger, der vokser med Sporlængden, pr. løbende Kilometer Spor, og andre Generalomkostninger pr. Trafikkilometer, eller hvorledes er man gaaet frem. Det, det gælder om at faa Vished for, er jo: Hvis disse Udgifter er indkalkuleret forholdsmæssigt, kan man saa virkelig regne med, at Udgifterne, naar man nedlægger denne Banestrækning, svinder med det tilsvarende Beløb?

Det er jo altid vanskeligt at afgøre, hvorledes det forholder sig, om man virkelig indvinder hele den Besparelse, og man maa altsaa for at kunne bedømme det se paa, hvorledes hele den Driftsudgift er udregnet. Det er det Spørgsmaal, jeg gerne vil have Lov til at rette til den højtærede Trafikminister. Jeg haaber, det kan besvares i Dag, ellers kan det maaske besvares ved anden Behandling af dette Lovforslag.

En æret Taler var i Dag inde paa Spørgsmaalet om at afskaffe Statsbanetrafikken paa denne Rute her og paa de andre Ruter. Jeg ved ikke, hvorledes den højtærede Trafikminister stiller sig til det Spørgsmaal; men hvis et eller andet Selskab vilde melde sig, der vilde drive disse Baner, som Staten nu ikke mere har nogen Interesse af, og hvis dette Selskab vilde afholde Forrentningen af de 500 000 Kr., som Staten i Øjeblikket kan indvinde af Anlægene, saa kan jeg ikke tænke mig andet, end at den højtærede Minister med Glæde vilde gaa ind paa noget saadant. Men jeg gaar ogsaa ud fra, at det ærede Medlem, der talte derom, virkelig har haft et Rygstød; han er jo sikkert ikke staaet op her for at holde en agitatorisk Tale af fladeste Art, men har naturligvis i Forvejen det nødvendige Rygstød og har undersøgt, om det kan betale sig for et privat Selskab. Han har uden Tvivl talt med

den underbyggede Sagkundskab, der jo altid udmærker Talere fra det Partis Side, som det ærede Medlem tilhører.

Dernæst vil jeg gerne spørge den højtærede Trafikminister om en anden Ting. Naar Forholdet er det, at man maa indrømme, at rent teknisk set skulde det være billigere at køre paa Skinner end paa Landevejen, og naar man altid faar at vide — det fik vi senest at vide i Dag af det ærede Medlem Hr. Johannes Hansen —, at Automobiltrafikken i Virkeligheden er saa belastet med Afgifter, at den mere end afholder det, der rettelig tilkommer den, hvad kan saa Grunden være til dette?

Nu vil jeg gerne først og fremmest have Lov til at sige: Mon man ikke kan sætte et Spørgsmaalstegn ved den Paastand, at Automobiltrafikken i Virkeligheden bærer de Udgifter, den skal. Jeg er ikke i Stand til at besvare det, men tør sætte et Spørgsmaalstegn derved. Det vilde dog være i alle Parters Interesse, om vi fik Klarhed paa dette Punkt.

Dernæst: hvis vi nu finder, at det i Virkeligheden praktisk talt nogenlunde ligger rigtigt, og maaske finder vi endog, at Automobilejerne er en Del beskattede — hvad er det saa, der sker? Lides der stadig Tab af dem, der sælger Automobilejer? Lides der Tab af dem, der finansierer Ruterne? Eller skal vi søge til den anden Side: er det muligt, at Statsadministrationen har været saa meget dyrere? Jeg tror ikke, at dette har været Grunden. Men naturligvis! noget er der. Og dér tager jeg igen den Bane, jeg har brugt som Eksempel. Der staar udtrykkelig anført, at

„Afstanden pr. Landevej fra væsentlige Dele af Banens Opland til Købstæderne er betydelig kortere end Afstanden pr. Jernbane, og det stiller Banerne særlig uheldigt i Konkurrencen.“

Men naar der staar dette — jeg har i Forvejen sagt, hvilken Respekt jeg nærer overfor den Jernbanepolitik, der tidligere har været ført, og som naturligvis ogsaa i dette Tilfælde har noget af Skylden —, er der saa ikke noget galt ved, at Staten, naar Banerne skal konkurrere med de Automobilejer, der nu møder op, stadig tariferer efter den paa Banen tilbagelagte Strækning i Stedet for at tarifere efter Luftlinie? Jeg er ganske klar over, at det paa mange Omraader vilde betyde en Omvæltning og store Vanskeligheder, men jeg vil dog i og for sig tro, at det vil være noget i den rigtige Retning at gøre det paa de Strækninger, hvor det er konkurrencenødvendigt. Om man i