

[Fuglsang.]

Saa vidt jeg kunde høre, sagde han: Vil man undgaa, at flere Baner nedlægges end dem, der her er Tale om at nedlægge, maa Befolkningen i højere Grad benytte Banerne. Det er altsaa kun en første Begyndelse, man her staar overfor.

Stykgodsudvalget, som jo har undersøgt 14 Baner og givet os en Beretning om dem, oplyser, at det Driftsunderskud, disse 14 Baner giver, er næsten hele Statsbanernes direkte Driftsunderskud eller i alt ca. 3,9 Mill. Kr., foruden Forrentning og Afskrivning. Paa de 5 Baner, der her er Tale om at nedlægge, er Underskuddet ca. 800 000 Kr. De 9 Baner, der foreløbig skaanes — man maa, som sagt, efter hvad der foreligger, ogsaa efter Ordførerens Udtalelser, regne med, at det kun er foreløbigt —, giver altsaa et Driftsunderskud paa 3,1 Mill. Kr., hvoraf der ved Forenkling og Besparelser vil kunne indvindes ca. 1 875 000 Kr., saaledes at Underskuddet skulde kunne reduceres til ca. 1 450 000 Kr. Nu skal jeg ikke indlade mig paa nogen Kritik af Statsbanernes Ledelse, men jeg kan dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at det er mærkeligt, at man ikke før er kommet ind paa, at der kunde spares og forenkles. Jeg gaar ud fra, at med Undersøgelsen af de nævnte 14 Baner og Opgørelsen af, hvad der ved disse kan spares, vil den højtærede Minister ikke standse. Naar der paa de 14 Baner kan spares godt 2 Mill. Kr. og alene paa de 5, der her er Tale om at nedlægge, 358 000 Kr., ja saa aabner der sig en vid Mark for den højtærede Trafikminister til at indføre Besparelser i hele Statsbanenettet. Det er utvivlsomt.

Jeg kunde i denne Forbindelse have Lyst til at spørge den højtærede Minister, om det ikke kunde tænkes, at der var store Besparelsesmuligheder f. Eks. — jeg vil holde mig til noget, der er nærmere herved, det har jo været lidt længere borte liggende Baner, vi har beskæftiget os med — ved Københavns Godsbanegaard. Selv om denne maaske ikke regnskabsmæssigt giver Underskud, vilde det dog være værdifuldt, om den blev drevet paa den mest økonomiske Maade; det er vi naturligvis alle enige om. Det er rigtigt, at Venstre i sin Tid stillede Forslag om en Statsbanekommission med det Formaal at hidføre Besparelser, en Kommission, der bl. a. ogsaa skulde overveje Mulighederne for eventuel Nedlæggelse af visse Jernbanestrækninger. Saa vidt jeg har kunnet forstaa, har Stykgodsudvalget bygget sine Beregninger, i alt Fald for en Del, paa Distrikternes Indberetninger

og Beregninger, og det er jo ingenlunde givet, at disse Beregninger i alle Tilfælde vil falde sammen med de Resultater, en alsidig sammensat Kommission vilde komme til. Skønt det er uden Betydning for selve Sagen, falder det alligevel noget for Brystet, at man i et enkelt Forhold som Sporfornyelsen paa Sorø—Vedde-Banen staar overfor to saa forskellige Tal som 240 000 Kr. og 480 000 Kr. Det første, de 240 000 Kr. til Sporfornyelse, er beregnet for det Tilfælde, at Banelegemet skulde fornyes af de Midler, som er stillet til Raadighed til Privatbanernes Modernisering. Naar saa Stykgodsudvalget Aaret efter af Distriktet skal have at vide, hvad en saadan Sporfornyelse vil koste, ja, saa bliver det præcis det dobbelte. Begrundelsen — og der er en Begrundelse — for den Divergens, som jeg nok tør sige er til Stede her, er, at nu er der Tale om en meget mere omfattende Fornyelse end den, der var Tale om tidligere i Moderniseringsudvalget. Det kan naturligvis være rigtigt, men det vækker en mere eller mindre vel begrundet Mistanke om, at det ikke absolut har drejet sig om at opnaa det for Banen gunstigste Resultat, snarere det modsatte.

I alt Fald flere af de undersøgte Baner, ogsaa af de Baner, der foreslaas nedlagt, har aldrig været tænkt som en Forretning for Statskassen, det tror jeg, den højtærede Trafikminister er enig med mig i. En stor Del af Banerne er anlagt — jeg kan godt bruge det samme Udtryk, som Ordføreren brugte for et Øjeblik siden — som Kulturbaner. Man kan ogsaa, om man vil — det hørte vi jo ved første Behandling — tale om politiske Grunde; men det er nu en god Læresætning, at en Bane kan virke meget til økonomisk Ophjælpning af en Egn. Beviset derfor har man i de store Tilskud, der fra selve Egnen ydes til Anlæg af Baner.

De politiske Forhold har, som sagt, spillet en stor Rolle gennem Tiderne ved Anlæg af Baner, og jeg skal nævne et Eksempel, der i den Henseende er ret oplysende. Da nogle Folketingsmænd midt i 1870erne her i Rigsdagen stillede Forslag om Anlæg af en Thy-Bane, ja, saa forhandlede man det en vis Tid, men da det kom til Stykket, bevilgede man Anlæg af en Salling-Bane. Det var naturligvis det politiske Tyngdepunkt, der dér var det afgørende, ellers var Salling-Banen ikke kommet paa det Tidspunkt. Nu kom den først, og det varede nogle Aar, inden der igen blev taget fat paa Thy-Banen og den virkelig kom. Se, det var de politiske Magtforhold, der var de bestemmende, og det bliver de