

### [Fuglsang.]

jo ogsaa i nogen Grad, naar der er Tale om at nedlægge Baner.

I sin Tid kæmpede man i Aarevis, ofte i mange Aar, for at faa det Gode til en Egn, som man nu mente, en Bane var, og nu vil den højtærede Trafikminister, at vi skal nedlægge en Række Baner i Løbet af en Maaned. Jeg vil nu mene, at man skal gaa noget mere langmodigt til Værks overfor Banerne, ikke mindst i en Tid som denne, den værste Depressionstid, vi har kendt her i vort Land. I alt Fald er der efter vor Mening Grund til at tage hele Trafikproblemet op til en grundig Behandling og samlet Klaring, og jeg tillader mig at opfordre den højtærede Minister til at fremskaffe en samlet Trafikplan, inden vi skrider videre ad den Vej, vi her er inde paa. Rigsdagen maa selvfølgelig tage sit Ansvar, men det gaar dog vist ikke an, at Stillingen vedblivende er saa uafklaret med Hensyn til dette Problem, naar det kommer saa vidt, at vi kan vente at blive præsenteret for Forslag om Nedlæggelse saa af den ene og saa af den anden Jernbanestrækning.

Jeg vil ogsaa mene, at Befolkningen har et rimeligt Krav paa at faa Besked om, hvad Meningen er, og hvordan man vil gaa frem, et Varsel, kan man kalde det, om, hvad der kan komme. Men først og fremmest har Befolkningen Krav paa, at man fra Statens Side gør, hvad man kan, for at indføre den strengest mulige Økonomi. Stykgodsudvalgets Beretning er i saa Henseende værdifuld, idet den viser os, at der kan spares og forenkles, og at Baner kan drives billigere end hidtil. Jeg gaar ud fra, at det gælder ikke alene de undersøgte Baner. Jeg tillader mig at mene, at selv om det er de 14 undersøgte Baner, der giver det største Underskud, maa alle de andre Baner, selv om det nu falder noget, maaske endogsaa meget forskelligt ud for de forskellige Baner, ogsaa kunne drives forholdsvis lige saa meget billigere som de 14 Baner og derved give mindre Underskud eller eventuelt større Overskud.

Statsbaneledelsen kan naturligvis ikke stille Kravene først til andre. Jeg mener, at den maa stille Kravene først til sig selv, det maa man være berettiget til at forlange. Naar man staar overfor et saadant Indgreb, som det vil være at nedlægge visse Grene af Statsbanenettet, maa man have Lov til at stille det Spørgsmaal, om den af Stykgodsudvalget foreslaaede Besparelse nu ogsaa er hele den Besparelse, der kan være Tale om, eller om der er yderligere Besparelser at opnaa. Sammenligner man Statsbanernes

Resultater med Privatbanernes — jeg erkender, at det ikke er saa helt let, der er jo Trafikbehov, Egnens Produktion og Omsætning m. v. at tage Hensyn til —, er der intet, der tyder paa Overlegenhed fra Statsbaneledelsens Side med Hensyn til billig Administration. Jeg haaber, at man virkelig maa komme ind paa en Forenklings- og Besparelspolitik, ikke alene paa de 14 Baner, der her er Tale om, men paa hele Statsbanenettet i alle dets Grene.

Jeg skal derefter sige lidt om de enkelte Baner; der her er foreslaaet nedlagt. Der synes jeg nok, at Sorø—Vedde-Banen indtager en Særstilling paa mere end een Maade. Denne 16 km lange Bane har for det første et meget stort Underskud; ja, jeg kunde have Lyst til at sige et ufatteligt stort Underskud. Sammenligner man med privat drevne Baner, kan man let finde 3 Gange saa lange Baner, der ikke har mere end 50 000—60 000 Kr. mere i Indtægt i det hele taget, end Underskuddet er ved Sorø—Vedde-Banen.

Stykgodsudvalget mener, der kan opnaas en Besparelse af 78 000 Kr., men alligevel vil den Bane, i øvrigt alt lige, give et Underskud paa ca. 6 875 Kr. pr. Banekilometer. Det er jo et svimlende Underskud. Naar dertil kommer den truende Fornylse, som man mener skal til, bliver Stillingen ikke bedre. At saa tilmed Amtsraadet er gaaet ind for Nedlæggelse af Banen, mod at Godsbefordringen opretholdes foreløbig, afgør i Virkeligheden Banens Skæbne.

For den endnu mindre Bane fra Tønder til Højer — den er kun 12 km lang —, vil Underskuddet, selv efter en Forenkling og Indførelse af Besparelse, være over 3 800 Kr. pr. Banekilometer. Naar mit Parti har kunnet tiltræde Nedlæggelsen af denne Bane uden længere Varsel, er det dels under Hensyn til det store Underskud, og dels fordi der er et saa ringe Trafikbehov dernede. Men det ser ud, som om Befolkningen bruger Banen, som om de netop dernede ikke har vænnet sig fra Banen. Skulde der derfor i den 11te Time fra de interesserede Kommuner komme blot nogenlunde antagelige Tilsagn om Støtte til Banens Opretholdelse, saa vil jeg opfordre Ministeren til at tage velvilligt derpaa.

Den anden sønderjydske Bane, Røde Kro—Bredebro-Banen, er af en helt anden Beskaffenhed, idet den i alt Fald for en Del er anlagt for at være en Kulturfaktor til Ophjælpning af den fattige og tyndt befolkede Egn i Sønderjylland. Vel er Underskuddet stort — efter at Forenklinger og Besparelser er indført, vil Underskuddet allige-