

### [Fuglsang.]

vel være ca. 2 500 Kr. pr. Banekilometer<sup>p</sup>, men vi ser dog det Særsyn, at denne Banes Godstrafik er omtrent paa Størrelse med Ringsted—Frederikssund-Banens Godstrafik, der dog gaar gennem en meget bedre og tættere befolklet Ægn. Ringsted—Hvalsø—Frederikssund-Banen er en meget lang Bane, ca. 57 km, og den har et Underskud, der er større end Underskuddet for den sønderjydske Tværbane pr. Banekilometer, idet det, efter at Stykgodsudvalgets Besparelser og Forenklinger er indført, vil være 2 750 Kr. pr. Banekilometer.

Skern—Videbæk-Banen derimod er kun en lille Bane, 19½ km lang. Her foreslaas Godstrafikken opretholdt foreløbig ligesom for Sorø—Vedde-Banen. Denne Bane vil, efter at de foreslaaede Besparelser er indført, give et Underskud paa ca. 1 800 Kr. pr. Banekilometer. For de sidstnævnte Baner, Ringsted—Frederikssund-Banen og Skern—Videbæk-Banen gælder, at de aldrig er blevet gennemført efter deres Forudsætning og Bestemmelse, og vel sagtens heller aldrig bliver det, medmindre der sker uforudsete Ændringer i de økonomiske Tilstande.

Medens det for Røde Kro—Bredebro-Banen gælder, at det er en af de Baner, som jeg vil kalde en Kulturbane, en Bane, man ikke skal skride til at nedlægge uden grundig Overvejelse, kan der til Forsvar for de sidste to Baner — Skern—Videbæk-Banen og Ringsted—Frederikssund-Banen — anføres, at der fra Befolkningens Side er vist Villighed til at støtte Banerne for at bevare dem. Hvor meget det for de Baner vil betyde i Penge, er en Sag for sig. Vi fra vor Side er i og for sig ikke imod en Nedlæggelse, for saa vidt det stadig, ogsaa under en forhaabentlig kommende Opgangsperiode, er omtrent lige saa daarligt med Benyttelsen af Banerne.

For Skern—Videbæk-Banen var der for Januar Maaned 1932 en Godsindtægt paa 1 678 Kr. Det er steget til 3 107 Kr. for Januar 1933, altsaa omtrent en Fordobling. Af levende Dyr blev der i Januar 1932 befordret 285, medens Tallet for Januar 1933 var oppe paa 933, altsaa mere end en Tre-dobling. Jeg finder, at disse Tal er Udtryk for, at Befolkningen gør noget og vil gøre noget for at bevare Banerne, og det er Begrundelsen for, at mit Parti mener at burde stille de Ændringsforslag, der tilsigter at give de 3 Baner en Frist eller en Prøvetid, hvad man nu skal kalde det, paa 2—3 Aar. Viser det sig da at gaa lige saa daarligt for de nævnte Baner som tidligere, saa er Sagen mere ligetil, saa vil det være let

for den højtærede Trafikminister at faa vor Tilslutning til en Nedlæggelse af dem.

Jeg skal da tillade mig at anbefale ærede Medlemmer at stemme for de Ændringsforslag, som Mindretallet har stillet under Nr. 1, 2, 3 og 6. Jeg tror, det vil være klogt paa nærværende Tidspunkt at nøjes med at give Befolkningen et Varsel. De skal bruge Banerne, og vil de ikke bruge Banerne, saa vil Banerne blive nedlagt i den kommende Tid. Nu skal man nøjes med at give dem dette Varsel og give dem disse Prøveaar, og det gør man ved at stemme for de Ændringsforslag, som mit Parti har stillet sammen med enkelte Medlemmer af det konservative Parti. Jeg anbefaler disse Ændringsforslag til Tingets Velvillie.

**H. F. Ulrichsen:** Da det foreliggende Lovforslag var til første Behandling, blev der fra de forskellige Ordføreres Side saa indgaaende gjort Rede for Forslagets økonomiske og trafikale Konsekvenser, at jeg i Dag kan fatte mig i største Korthed. Naar man overværede første Behandling, maatte man absolut faa det Indtryk, at Forslaget vilde faa en overordentlig let Gang igennem Tinget, men der var dog allerede den Gang ogsaa enkelte Skeptikere, som erklærede, at et Jernbaneforslag altid vilde støde paa Vanskeligheder. Under Udvalgsbehandlingen har det vist sig, at disse Skeptikere har faaet Ret.

Jeg er stadig enig i de Principper, der ligger til Grund for Lovforslagets Fremsættelse, og jeg finder det rimeligt og naturligt, at Ministeren for offentlige Arbejder har fremsat det Forslag, som her er til anden Behandling. Det er naturligt, at Statsbanerne fralægger sig Ansvaret for Driften af Jernbanelinier, hvis økonomiske Karakter er som de Jernbaneliniers, hvis Nedlæggelse man diskuterer i Dag.

For øvrigt er der siden første Behandling sket det her i Tinget, at der forleden Dag blev vedtaget en Dagsorden, som gik ud paa, at Loven om Omnibus- og Frægtmandskørsel snarest muligt skulde revideres. Det blev ved den Lejlighed udtalt af mit Partis Ordfører, at det vilde være naturligt i Sammenhæng dermed paa ny at revidere Rutebillettet Landet over. Jeg kan ikke tænke mig andet end, at en saadan Revision maa tage Hensyn til allerede bestaaende Trafiklinier, og det er jo muligt, at denne Revision kunde faa nogen Betydning for en hel Del Baners Vedkommende, saa det kunde være berettiget at se lidt anderledes paa Forslaget i Dag, end da det var til første Behandling.