

[H. F. Ulrichsen.]

Allerede ved første Behandling udtalte jeg, at for den midtsjællandske Banes Vedkommende var Forholdet anderledes end for de andre Baners Vedkommende, idet der her var bundet overordentlig store Kapitaler, som det vilde være særlig irriterende, kan man sige, at ofre, ligesom ogsaa denne Banes Trafik er væsentlig større end de andre Baners. Som Følge deraf har jeg været Medforslagsstiller til Ændringsforslag Nr. 5, der gaar ud paa at opretholde den midtsjællandske Bane endnu et Aar; endvidere skal Nedlæggelsen kun kunne finde Sted med Tilslutning af Tingenes Finansudvalg, for hvilke Ministeren for offentlige Arbejder i Marts—April 1934 skal fremlægge Oplysninger om Resultatet af Bestræbelserne for at forbedre Banens Økonomi ved Gennemførelsen af Forenkling af Driften og ved Forøgelse af Banens Trafik.

Hvad angaar Forenklingen i Driften vil det være naturligt at følge den af Stykgodsudvalget foreslaaede Vej. Det er ganske vist af Ministeren gjort gældende, at det vil være vanskeligt forholdsvis hurtigt at gennemføre den af Stykgodsudvalget forudsatte eller en dertil svarende Forenkling, idet man ikke for Øjeblikket disponerer over det til dette Formaal nødvendige Materiel. Men jeg synes dog, at det af de foreliggende Oplysninger fremgaar, at det vil være muligt, om end saaledes, at der saa samtidig vil indtræde Fordyrelse i Driften for en anden Stræknings Vedkommende. Man kan naturligvis ikke faa et Sammenligningsgrundlag for Banens Vedkommende, hvis ikke man i største Delen af det foreslaaede Prøveaar har en Mulighed for at gennemføre Forenklingen. Jeg kunde derfor tænke mig, at det vilde være naturligt at se bort fra den nævnte Fordyrelse og snarest muligt faa gennemført Forsøget for den midtsjællandske Banes Vedkommende.

Vedrørende den anden af de to Ting, som Finansudvalgene efter det af mig og andre stillede Ændringsforslag skulde undersøge, Spørgsmaalet om en Forøgelse af Banens Trafik, er der fra Udvalget fremsat en Række Oplysninger og Løfter fra forskellige Kredse, navnlig i Horns Herred. Disse Løfter er for en Del af vag Karakter, men nogle af dem er dog saa koncise, at de kan udtrykkes i Tal. Der foreligger saaledes faste Tilbud, der i hvert Fald betyder en Tilgang i Godsmængden paa over 12 pCt.

Med Henblik derpaa og med Henblik paa den Stemning, der hersker i Banens Opland, synes jeg, at det er naturligt at

give Banen det omtalte Prøveaar, medens man, hvis man følger det af Ministeren accepterede Forslag og kun udskyder Nedlæggelsen af Banen til Sommeren over, ikke vil faa Lejlighed til at gøre de fornødne Erfaringer, navnlig ikke med Hensyn til Forenklingen af Driften.

Ændringsforslag Nr. 5 er i fuld Overensstemmelse med, hvad jeg fremførte ved første Behandling. Ved første Behandling omtalte jeg ikke Forholdene vedrørende de sønderjydske Baner. For disses Vedkommende er jeg med til at stille Ændringsforslag Nr. 3, gaaende ud paa, at Banen fra Røde Kro til Bredebro opretholdes indtil videre. Motivet til, at jeg er gaaet med til dette Ændringsforslag, er ikke af økonomisk Karakter. Det er udelukkende de særlige Forhold i Sønderjylland, der har gjort, at jeg har ment det naturligt og rigtigt at tiltræde det paagældende Ændringsforslag. Trafikalt og økonomisk er Opretholdelsen af Banen ikke nødvendig, vistnok heller ikke forsvarlig. Men der er i Sønderjylland ogsaa nationale Hensyn at tage, og det er udelukkende dem, der gør, at jeg er gaaet med til Ændringsforslag Nr. 3.

Der kan ikke for denne Banestræknings Vedkommende være Tale om at indføre et Prøveaar, fordi ingen tænker sig Muligheden af, at man i Løbet af eet Aar kunde naa saadanne Resultater, at det i væsentlig Grad skulde ændre Synet paa denne Bane. Synspunktet maa for Røde Kro—Bredebro ikke være et økonomisk, men det særligt sønderjydske. En anden Ting er, at man, naar Banen opretholdes, maa gøre alt for at forøge dens Trafik. Jeg kan i denne Forbindelse nævne det ganske ejendommelige Forhold, at det for Udvalget blev oplyst, at der i hvert Tilfælde er nogle Statsinstitutioner, der overhovedet ikke havde benyttet den paagældende Bane.

Det drejede sig om Statens Jordlovsudvalg og om Statens Brændselskontor, der begge havde benyttet Automobiltransport i Tilfælde, hvor det var naturligt, i hvert Fald for en Statsinstitution, at benytte Jernvejen.

Hvad endelig angaar den anden sønderjydske Bane, den korte Bane fra Tønder til Højer, har jeg ikke ment, at de særlige nationale Momenter var tilstrækkelige til at motivere det af andre af Udvalgets Medlemmer stillede Ændringsforslag om Opretholdelse af den paagældende Banestrækning, idet jeg ikke kan tænke mig Muligheden af, at Opretholdelsen af Banen skulde spille nogen væsentlig Rolle for Byerne Tønder og Højer. Hvis det var Tilfældet, laa Sagen