

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

haft Fragtaftaler om, men med Hensyn til hvilke vedkommende er løbet fra sine Forpligtelser. Hvad Værdi der kan tillægges disse sidste Løfter fra Forsendere, der een Gang har brudt deres Aftaler med Banerne, faar staa hen. Da Baneoplandets samlede Trafikbehov er ca. 82 000 t, betyder disse 2 676 t jo kun 3 pCt.

Den samlede Fragtindtægt af disse Forsendelser er opgjort til at ville andrage ca. 13 800 Kr., men da herfra maa drages den Rabat, der skal ydes paa disse Forsendelser, og en tilsvarende Rabat paa de Forsendelser, der nu foregaar med Banen, anslaa Statsbanerne, at kun Halvdelen af dette Beløb, altsaa ca. 7 000 Kr., vil komme Banen til gode brutto. Det vil sige, at Resultatet af det store Arbejde, Kommunerne sikkert har haft for at skaffe Kunder til Banen, nærmest er Nul og Niks.

Det konservative Folkeparti foreslaar med Hensyn til den midtsjællandske Bane, at den tidligst nedlægges 1. Maj 1933, og hvis Ændringsforslaget kun indeholdt denne ene Betingelse, kunde jeg meget vel have modtaget det, ligesom jeg har modtaget Flertallets Henvendelse om en Udsættelse af denne Banes Nedlægning til Oktober 1933. Men Mindretallet stiller desuden nogle Betingelser, som teknisk set ikke kan opfyldes, hvilket jeg har meddelt i Udvalget, uden at dette har gjort noget større Indtryk.

Mindretallet kræver nemlig, at Ministeren i Marts eller April næste Aar skal kunne forelægge Oplysninger for Finansudvalgene om Resultatet af den af Stykgodsudvalget foreslaaede Forenkling af Banens Drift, og dette kan ikke gøres. For det første var det Mening, hvis Banen skulde fortsætte, at bruge Motorvognsmateriel, som først kan faas disponibelt, naar Elektrificeringen af Strækningen Frederiksberg—Hellerup er gennemført, altsaa tidligst sent paa Efteraaret 1933. Dernæst forudsætter Forenklingen en Nedrykning af Stationerne fra 7de til 12te Klasse og en Del Stationers Overgang til privat Entrepriseforordning, altsaa Omflytning af Personale og Ansættelse af Entreprenører, som man fornuftigvis ikke kan foretage med kun 1 Aars Varighed. Endvidere er det nødvendigt for at drive Banen personalemæssigt saa svagt bemandet som forudsat, at der skal ofres visse Beløb, en Slags Anlægsudgifter paa Ændringen af Signalerne paa Banen, Anlægsudgifter, som det ikke vil være rimeligt at ofre paa 1 Aars Drift.

Det vilde derfor ikke være rigtigt af mig

at modtage dette Ændringsforslag, selv om det har det tiltalende ved sig, at Afgørelsen kunde falde om et Aar.

Jeg maa altsaa fraraade Vedtagelsen af samtlige de stillede Ændringsforslag, hvorefter, hvis de vedtoges, saavel den midtsjællandske Bane og Røde Kro—Bredebro-Banen som Tønder—Højer-Banen og Skern—Videbæk-Banen bevares, og hvorefter alene Sorø—Vedde-Banen nedlægges, og jeg maa anbefale at stemme for Lovforslagets Vedtagelse uændret.

H. F. Ulrichsen: Den højtærede Minister for offentlige Arbejder antydede i de Udtalelser, han fremkom med vedrørende det konservative Mindretals Udvalgsbetænkning, at Bemærkningen om en maalbevidst økonomisk Politik i Virkeligheden skulde betyde, at det vilde være udelukket for Staten at anerkende den Fejltagelse, der eventuelt maatte være begaaet i sin Tid, da man byggede de to omtalte Baner, Røde Kro—Bredebro-Banen og den midtsjællandske Bane. Jeg kan ikke se, at de Bemærkninger, der er gjort i Mindretallets Betænkning, udelukker at ændre en allerede indtaget Stilling. Det, denne Udtalelse forsøger at motivere, er, at en Nedlæggelse vilde være forhastet, forinden man havde givet et tilstrækkelig klart Varsel, man vilde nemt kunne komme til at angre en Nedlæggelse, saafremt der ikke havde været givet Befolkningen det nødvendige Varsel, Tid til at summe sig og Statsbanerne Tid til at gennemføre den nødvendige Forenkling, saaledes at man kunde opgøre Muligheden for et fornuftigt Driftsresultat.

Hvis jeg skulde være onskabsfuld overfor den højtærede Minister, vilde jeg tilføje, at Forholdet for den midtsjællandske Banes Vedkommende i Virkeligheden laa saaledes, at den højtærede Minister paa et senere Tidspunkt end Banens Anlæggelse endnu tænkte sig og arbejdede for at fortsætte Banen op til Hillerød. Med andre Ord, Forholdet er endnu mere grelt end antydet i Betænkningen, det, der er sket, er endnu mere Udtryk for en efter mit Skøn uheldig Siksak-Politik.

I det Øjeblik man tænker sig at tage et Prøveaar — og det gælder ogsaa Bemærkningen vedrørende Personalets Ansættelse og Forflyttelse —, er det naturligvis først og fremmest ud fra det Synspunkt, at der saa bliver Mulighed for at fortsætte Driften.

Endelig vil jeg sige med Hensyn til Anvendelse af Skinnerne fra den midtsjællandske Bane andetsteds, at jeg kan ikke tro, at det er noget, der er knyttet til netop