

[Bækgaard.]

i de sidste to—tre Aar, efter at Skern Svineslagteri er blevet bygget; nu gaar de hovedsagelig dertil. Saa denne Oplysning passer ikke længere, og der er maaske andre Oplysninger, hvorom noget lignende kunde siges, men det skal jeg nu ikke opholde mig nærmere ved.

Saa sagde den højtærede Minister, at Banen faktisk i det væsentlige var forladt af Befolkningen. Ja, i denne Forbindelse kunde man maaske ogsaa have Lov til at spørge om Grundene dertil. Den Bane, som jeg her omtaler, og som altsaa foreslaas nedlagt, har aldrig nogen Sinde — det ved jeg saa udmærket godt — været omfattet med nogen synderlig omsorgsfuld Kærlighed fra Statsbaneledelsens Side. For det første var den meget dyr i sit Anlæg, Anlægget var ikke synderlig præget af Økonomi og praktisk Sans, hvad der dog spiller en Rolle med Hensyn til Forrentning og Afskrivning. Jeg skal ikke omtale de forkerte Forudsætninger, hvorunder den blev bygget — der blev eksproprieret Jord til Dobbeltspor, og man ignorerede ganske de lokale Krav i trafikmæssig Henseende. Jeg skal kun fremdrage enkelte Ting, som f. Eks. at en Stationsplads, der først var udset til at skulle ligge foran den paagældende Station, blev flyttet langt udenfor Stationen, saa langt, at man senere har maattet skride til at lave et Trinbræt dér, hvor Stationen ellers naturligt skulde have ligget, og hvor det fra først af var bestemt, at den skulde ligge. I den Anledning blev der nedlagt en Vej, en af de saakaldte gamle Kongeveje, dér, hvor Stationen først skulde have ligget; da den saa blev flyttet, viste det sig, at det ikke havde været nødvendigt at nedlægge Vejen, men det tog 6—7 Aar, inden vi, efter gentagne Henvendelser og under stadigt Pres fra Befolkningens Side, fik den lukket op igen, saa vi fik Lov til at køre over dér. Et Sted blev der bygget paa et Hus, men da man var halvt færdig med Opførelsen, fortrød man det, og det blev flyttet et andet Sted hen — ogsaa en Fordyrelse. Endelig skal jeg nævne, at der blev opført en Remise, efter Sigende til 35 000 Kr., som vist kun har været benyttet en eneste Gang i de 12—13 Aar, Banen har bestaaet. Saa Befolkningen har ikke Indtrykket af, at der har været udvist særlig Økonomi. Heller ikke med Hensyn til Driften har man haft Indtryk af, at man fra Ledelsens Side stiledede imod sund Økonomi. De smaa, letbevægelige og billigt drevne Motortog vilde anderledes have kunnet gøre Fyldest i Driften

ved en saadan lokal Bane — hvad den er, selv om den ikke fra først af var tænkt som saadan — i Stedet for de gamle Damptog, som trækkes af gamle Maskiner fra 1866 eller deromkring, er det vist. At disse skal udnyttes, er der maaske ikke saa meget at sige til, og det skal jeg ikke kritisere, men man maa ogsaa tage det i Betragtning ved Rentabilitetsberegningerne, og man maa ikke lægge Banen eller Egnens Befolkning til Last, at Rentabiliteten bliver daarligere, naar man bevidst sætter Materiel ind, som er dyrt i Driften.

For øvrigt vil jeg gerne sige et Par Ord om Rentabilitetsberegningerne. Naar der i de Oplysninger, som er tilstillet Udvalget, regnes med en Indtægtsnedgang fra 1930—31 til 1932—33 for Passager- og Godsbefordringen af henholdsvis 12 og 23 pCt. — det er altsaa gennemsnitligt for det samlede Jernbanenet —, saa er der ingen Rimelighed i at anvende dem paa denne Bane, naar det er et Faktum, at der netop i det sidste Aars Tid er sket en ikke ubetydelig Forøgelse af Godsmængden — det kan paavises med Tal —, foruden at der ogsaa med Hensyn til Personbefordringen — uden at jeg dog har bestemte Tal derfor — efter det Arbejde, der i det sidste Aar er gjort af Egnens Beboere for Banens Benyttelse, er en Forøgelse at notere. Der er fra Befolkningens Side sat et Arbejde ind paa at tilføre Banen større Indtægter gennem øget Benyttelse, og det har allerede baaret gode Frugter. Jeg føler mig derfor overbevist om, at dersom man fra Statsbaneledelsens Side vil vise tilsvarende Villie og Energi for at billiggøre Driften og indrette en Toggang, som bedre tjener Befolkningens Interesser, vil Banen ikke i Fremtiden tynde paa Statsbanernes Budget, men Driftsunderskuddet kunne bringes ud af Verden. Jeg synes, der bør gøres et Forsøg i den Retning, da det Maal er mere tiltalende end det at nedlægge en Bane, som man har næret stor Forventning til, og som Befolkningen gennem Kommunernes Tilskud har ydet ikke ubetydelige Bidrag til.

Den højtærede Minister vil maaske gøre gældende, at han jo har foreslaaet Godsbefordringen opretholdt. Hertil vil jeg blot svare, at efter mit Kendskab til Forholdene derovre — og jeg tror, jeg kender dem nogenlunde —, er der en saadan Interesseforbindelse mellem de to Ting, at hvis man tager Personbefordringen væk, vil man ikke kunne fastholde den Interesse og Energi, der udfoldes af Befolkningen for at bevare Banen, og som allerede har sat Frugter i den senere