

[Boeck-Hansen.]

komme overraskende. Det kan vel heller ikke have været det, at man har besluttet sig til at bygge en Storstrømsbro, eftersom denne jo nærmest er en Forlængelse af den midtsjællandske Bane. Nej, der maa have været noget andet, der har gjort, at man er kommet til en anden Overbevisning, siden den Gang man paabegyndte Broen, denne kostbare Bro, som det ærede Medlem Hr. Rager omtalte, denne ejendommelige Bro over Roskilde Fjord med den store Broklap med en Gennemsejlingsaaabning, der er saa stor, at to Amerikabaade kan gaa igennem ved Siden af hinanden, men desværre, umiddelbart efter Broen er der kun ti Fod Vand, saa det er næsten ikke muligt at skaffe saa smaa Skibe, at de kan flyde der ned igennem. Det er en Ejendommelighed ved denne Bro, men man maa prise Statsbanerne for, at de har været saa forudseende, for de har jo skullet bruge den Bro mange Steder bagefter. Først skulde den lægges over Gudenaen, nu ser jeg, den skal lægges over Limfjorden, maaske den skal bruges over store Bælt, man kan aldrig vide. Derfor var det jo rigtigt at faa den i et stort Format til at begynde med.

Nej, det nye, der er indtraadt ved den midtsjællandske Bane, er det, at man har villet lave den om til lokal Bane, medens den oprindelig var tænkt som en gennemgaaende Bane, lige fra Nord til Syd, og det er vistnok Fejlen. Man har sagt A, og dette A kostede godt en halv Snes Millioner Kroner, men pludselig en skønne Dag vilde man ikke sige B, skønt det kun kostede vel 1½ Mill. Kr. Man siger, at Banen, vel at mærke som Lokalbane, giver et Underskud paa et Par Hundrede Tusinde Kroner om Aaret, men det er dog egentlig ikke saa mærkeligt, at naar man bygger en Bane med den Forudsætning, at det skal være en gennemgaaende Bane, og saa laver den om til Lokalbane, saa kommer man til et kedeligt Resultat. Jeg tænker mig, at man havde en Danserinde, som ikke dansede ret godt — tror De saa, man kunde gøre det bedre ved at skære det ene Ben af hende? Man kan ikke paa den Maade amputere en Bane og saa bagefter forsøge sig med den: lad os se et Par Aar, om det kan gaa paa den Maade. Det er ikke underligt, at Resultaterne er blevet lidt sløje.

Man skulde efter min Mening ikke have veget tilbage for at bygge Hillerød—Frederikssund-Banen færdig. Der er jo bygget meget paa den Bane — det er allerede nævnt af den ærede Ordfører for Venstre (Jensen [Broby]) —, saa godt som hele

Jordarbejdet er udført, Broarbejderne er udført, Vejskæringerne er udført. Det, der staar tilbage, er navnlig Anbringelsen af Overbygning, og det skulde koste saadan noget som 1½ Million, siger man, meget dyrt, 75 000 Kr. pr. løbende Kilometer. Dyrt er det, men der maa man vel have indregnet Anlæg af nogle kostbare Stationsbygninger, som man naturligvis, hvis man vil færdigbygge denne Bane udelukkende med Rentabilitetsforsøg for Øje — og det var det, man skulde gøre —, slet ikke skal have. Hvor det er nødvendigt, maa man slaa nogle midlertidige Skure op, saaledes at det er ganske minimalt, hvad Stationsbygningerne kommer til at koste. Saa vidt jeg har forstaaet, har man allerede Skinnerne, dem har man købt for mange Aar siden. Anbringelsen af Overbygning bestaar jo navnlig i Jordarbejde, Grusningsarbejde og Reguleringsarbejde, og dette skulde man vel ikke vige tilbage for at iværksætte, selv om det skulde koste nogle Penge — dog ikke tilnærmelsesvis de halvanden Million.

Men selv om man skulde udføre et saadant Arbejde, som ellers ikke vilde blive udført, saa erindrer jeg om, at vi her i Folketinget ofte har talt om, at man godt kunde tænke sig at bruge en 60 Mill. Kr. til Iværksættelse af Arbejder, og saa kunde man vel ogsaa nok bruge lad os sige 600 000 Kr. til saadanne Jordarbejder, og man kunde vel ogsaa overkomme det, det i øvrigt koster, nemlig Materiellet. Det taber jo ikke sin Værdi, selv om man bruger det i et Par Aar, i hvert Tilfælde er Værdiforringelsen meget, meget lille. Et Forsøg paa at bruge denne Bane paa den Maade, det oprindelig var Tanken, vil ikke komme til at koste al Verden af Penge. Men hvis man gør det, kommer man til et rigtigt og sandfærdigt Resultat.

Man vil sige, at der ikke er meget Transitgods fra Sverige, der er ikke meget Gods, der skal fra Helsingborg gennem Midtsjælland, ned til de sydlige Dele af Sjælland eller vestpaa. Det er rimeligt nok. Man taler om, at der kun er 5 Vogne daglig — saaledes er det sikkert i Øjeblikket, da man har forbudt Import, jeg tror for øvrigt, at disse Tal er taget fra Aarene, før man havde forbudt Importen —, men da man havde normal Import, var det langt, langt mere, og det kunde dog tænkes, at man kom tilbage til normale Tider igen. Og dertil er jo saa at føje dette Spørgsmaal: Vil de to Baner, der i Øjeblikket gaar fra Helsingør mod København, kunne tage synderlig mere Trafik, end de tager i Øjeblikket? Der er jo