

[H. P. Hansen (Præstø A.)]

Maade, hvorpaa Befolkningen paa Møn og Nyord havde vist deres Medfølelse og Deltagelse ved den sørgelige Begivenhed. Det, der skete fra Befolkningens Side i Forbindelse med denne Tragedie, var et Udslag af normalt tænkende Menneskers naturlige Medfølelse med og Trang til at vise Deltagelse i en for andre Mennesker bitter Stund.

Boeck-Hansen: Naar jeg paa ny tager Ordet under denne Finanslovdebat, er det for at takke den højtærede Minister for offentlige Arbejder for hans udførlige Svar paa de Spørgsmaal, jeg havde stillet, men jeg maa have Lov til at sige, at jeg er ikke ganske enig med Ministeren i hans Syn paa, hvordan Privatbanernes Underskud skal og bør dækkes.

Det er selvfølgelig, at en Minister, der er saa ny i sit Arbejde, i høj Grad maa støtte sig til Embedsmændenes Udtalelser. Dette bøjer jeg mig ganske for, men naar Staten betaler hele Underskuddet i de Foretagender, hvor den har hele Aktiekapitalen, kan man ikke sige, det er andet end billigt, at Staten betaler Halvdelen af Underskuddet i de Foretagender, hvor den har Halvdelen af Aktiekapitalen. Det er i højeste Grad misvisende at kalde disse mindre Baner Privatbaner; det er de ikke, det er udelukkende offentlige Midler, som er anbragt i dem, og Staten har meget ofte Halvdelen af Aktierne. Derfor mener jeg, det er forkert, at Staten paalægger Kommunerne at betale hele Underskuddet. Den vilde dog vist ikke fraskrive sig Retten til at faa Halvdelen af et Overskud! Dette, at Statsbanerne har et Underskud, der er dobbelt saa stort pr. løbende Kilometer som paa de saakaldte Privatbaner, synes jeg ikke kan motiveres med, at Trafikken, altsaa i dette Tilfælde Persontrafikken, paa Statsbanerne er langt større pr. Kilometer; for normalt er det dog saaledes, at hvis en Virksomhed drives med Underskud, saa skulde dog gerne Underskuddet ændres til Overskud, eller i det mindste skulde Underskuddet blive langt mindre, jo større Omsætning man har.

Naar jeg fremhævede Privatbanerne paa Bornholm i Sammenligning med Statsbanerne, var det ikke, fordi jeg ikke ved, at Baner, som drives af andre Kommuner og andre Amter, er at betragte paa samme Maade, men det var, fordi de ligger mere isoleret, saaledes at jeg følte, at det illustrerede tydeligere.

Jeg anser det i øvrigt slet ikke for absolut nødvendigt, at Statsbanerne skal give Overskud, tværtimod. Jeg mener, at

Statsbanerne i mangfoldige Tilfælde har andre Opgaver end netop at drives som Forretning. Det er paa samme Maade som med Landevejene: heller ikke disse kan man kræve skal give Overskud, de har andre Formaaler for Landets Trivsel. Men jeg vil gerne understrege, at de smaa Baner, altsaa de saakaldte Privatbaner, dog er Fødelinier for Statsbanerne, og jeg er ikke overbevist om, at det ikke, hvis man uoverlagt klippede disse Baner bort, vilde gaa ud over Statsbanerne, og at deres Underskud muligvis vilde vokse med mere end den Part af Underskuddet, som man kunde nøjes med ved at støtte den Bane, som nedlægges, fordi Staten ikke vil hjælpe den.

Jeg kan ikke se andet, end at den Betænkning, som Trafikkommissionen er kommet til, ikke er ganske i Overensstemmelse med Forudsætningerne for det Kommissorium, ifølge hvilket Kommissionen er blevet oprettet. Jeg ved godt, at man har sagt fra Embedsmændens Side, at det er, fordi Kommissoriet var forkert affattet. Men saa havde man dog ikke behøvet saa lang Tid til at finde ud af det, saa kunde man jo bare have sagt: Dette her er noget galt noget, og det kan vi slet ikke klare. Jeg for mit Vedkommende synes, at den Opgave, der blev stillet Kommissionen, var en meget god Opgave, men jeg synes ikke, den er blevet løst saa godt, som man havde kunnet haabe.

Det er, som sagt, forstaaeligt, at en nys tiltraadt Minister i høj Grad maa støtte sig paa sine Embedsmænd. Alligevel vil jeg advare imod, at man tager for meget Hensyn til det, naar en højere Embedsmand inden for Trafikken siger, at det er umuligt i Danmark at lave en Trafikplan. Hvordan i al Verden kunde man lave en Togplan i Tyskland, bare en lille bitte Togplan, naar man ikke kan lave en Trafikplan her i Danmark? Jeg tror, at det kan man sagtens. En anden Ting er det, om man kan faa dem, der leder Trafikken, til at gennemføre en saadan Trafikplan. Det afhænger jo i høj Grad af, hvilke Folk man bruger til at udføre noget saadant, og jeg skal erkende, at de Ændringer, som man i Efteraarstiden, da Krigen brød ud i Europa, ret hastigt gennemførte i Togplanen, gjorde Indtryk af, at det var svært at lave om paa Trafikplaner.

Jeg maa ogsaa sige, at jeg dengang blev lidt betuttet over, at man bogstaveligt afbrød Postforbindelsen mellem Hovedstaden og Hovedlandet; Jylland. Det forekommer mig lidt ubehageligt, at jeg, naar jeg skrev et Brev hjem om Fredagen, fik det