

[Gudiksen.]

Fordelingen i Hovedtrækkene skal ske. Jeg synes, de Krav, der stilles, er meget fornuftige.

§ 3 omhandler Udvalgets Størrelse og Sammensætning. Antallet er i det andet høje Ting ændret fra 11 til 10, et efter min Mening tilfredsstillende Antal. Sammensætningen er nu: 5 fra Ministeriet, 3 fra Kommunerne og 2 fra Privatbanerne. Det synes jeg er en udmærket Sammensætning. Jeg mener, at det foreliggende Forslag, som kun siger, at der skal indstilles 2 af Fællesrepræsentationen for Privatbanerne, er bedre end det af Fællesrepræsentationen selv stillede Forslag, der gik ud paa, at den ene skulde være fra Fællesrepræsentationens Bestyrelse og den anden en Driftsbestyrer. Privatbanerne vilde vist finde det lige saa heldigt og rimeligt, om de haardt ramte Baner blev repræsenteret i Udvalget.

En Privatbane kan over for Ministeriet for offentlige Arbejder begære Kommuner i Banens Opland, som har Fordel af fortsat Drift af Banen, men som dog ikke har villet deltage i Underskuddets Dækning, sat i Bidrag. De paagældende Sager undersøges af Timandsudvalget og godkendes af Ministeriet for offentlige Arbejder og Flertallet af Kommunerne. Jeg synes, der herved er givet tilstrækkelig Sikkerhed med Hensyn til, at der ikke kan ske Misbrug. Der har været nogen Betænkelighed ved dette, da det er noget nyt, men jeg er tilbøjelig til at tro, at Bestemmelsen ikke vil blive brugt meget, idet alene dens Tilstedeværelse vil bidrage til, at man saa godt som altid vil enes om et Tilskud til Banen, som er rimeligt og afstemt efter Kommunens virkelige Interesse. Hvis det former sig paa den Maade, er Bestemmelsen kun af det gode og vil utvivlsomt lette Banebestyrelserne meget, selv om de anvender den med stor Varsomhed, hvad jeg vil anse for det klogeste.

Jeg vil gerne til Slut nævne en Sag, som har skabt en vis Ængstelse hos de saakaldte Klasse 4 Baner. Af beskæftigelsesmæssige Grunde lod Ministeriet for offentlige Arbejder forrige Aar gennem Tilsynet for Privatbaner forespørge, om Banerne vilde lade ballastere med svær Skærbalastering paa Banestrækninger, som var vanskelige at holde, for i saa Fald kunde saadanne Arbejder faa et meget betydeligt Tilskud til Arbejdslønnen. Senere fulgte en anden Opfordring fra Tilsynet, hvorefter dette ogsaa kunde gælde Grøftegravning, Afhugning af Planumkanter og almindelig Ballastering. Nu ved jeg ikke, hvor mange af Klasse 4 Banerne der ønskede saadanne

Arbejder udført, men jeg ved i hvert Fald, at de, der har søgt, er blevet afvist, fordi de af Trafikkommissionens Flertal var sat i 4de Klasse og dermed betegnet som Baner, der skulde nedlægges, eller som man ikke kunde anbefale at støtte, hvorfor det efter det Embedsmandsudvalgs Mening, som ogsaa fordelte disse Midler, maaske vilde synes urimeligt at ballastere umiddelbart før Nedlæggelse. Hvis det var holdbart, at et meget spinkelt Flertal af Trafikkommissionen, som slet ikke indbyrdes var enigt, og som mest bestod af Embedsmænd under Ministeren, saaledes kunde udpege visse Baner her i Landet som ikke værd at støtte eller opretholde i Fremtiden, uden at de paagældende Baner og Kommuner i Banens Opland eller Rigsdagen skulde have noget at sige, saa var det tilsyneladende let at nedlægge Baner fra Centraladministrationens Side. Men saa let gaar det ikke. Det Regnskabsmateriale, som skulde underbygge denne Klassificering i Trafikkommissionen, var for en stor Dels Vedkommende saa spinkelt, at det slet ikke beretigede dertil. Jeg tænker her især paa den skønsmæssige Bedømmelse af Trafikken, som Baner og Biler besørger i deres eget Opland.

Jeg skal tillade mig at nævne to Eksempler paa Klasse 4 Baner, som vil illustrere, hvor meningsløs Klassificeringen i Virkeligheden er.

Slangerupbanen var blandt Klasse 4 Banerne, hvad dens Repræsentant i Kommissionen langtfra var tilfreds med, og det bevirkede, at Flertallet i Kommissionen gav Banen Løfte om at komme i en anden Klasse, hvis Kommunerne i Banens Opland vilde støtte den. Det var en Indrømmelse, Trafikkommissionens Flertal — af Hensigtsmæssighedsgrunde — burde have ladet gælde alle Klasse 4 Baner og alle Privatbaner og Sidelinier fra Statsbanerne.

Et andet Eksempel: Hornbæk—Gilleleje Banen følte sig ogsaa ilde berørt af at være sat i Klasse 4 og skulde være i samme Stue som de fattige jyske Baner, og det endte med, at Banen blev hævet op i 1ste Klasse. Det viser tydeligt, at den Klassificering, der blev foretaget, i Virkeligheden ikke bundede i en reel og grundig Undersøgelse.

Jeg vil ogsaa nævne, at inden Trafikkommissionens Betænkning blev skrevet, var Flertallet begyndt at vakle en hel Del. Med Formandens Tilladelse vil jeg gerne læse to Linier fra Trafikkommissionens Betænkning, som viser dette. Der staar:

„Særlig ønsker Kommissionens Fler-