

[Chr. Nielsen.]

tortrækraft, Nyanskaffelse og Modernisering af Personvogne, Sporforstærkningsarbejder, Modernisering af Værksteder og Remiser og Installering af Trykluftbremser, og endelig at man i visse Tilfælde vil gaa med til Byggearbejde ved Stationerne. Naar der her i Landet findes 55 Privatbaner, som vel nok for største Partens Vedkommende trænger til en Række af de her omtalte Forbedringer, vil det i Realiteten sige, at den Sum, her er Tale om, paa omkring 50 Mill. Kr., gennemsnitlig andrager under 1 Mill. Kr. pr. Bane. Jeg tror ikke, man skal gøre sig overdrevne Forestillinger om dette Moderniseringsprogram, jeg tror, det vil tage adskillige Gange 50 Mill. Kr. at gennemføre en virkelig tidssvarende Modernisering. I Dag koster f. Eks. en Rangertraktor et Par Hundrede Tusinde Kr. Blot af dette Eksempel kan man udlede, hvad Anskaffelsen af Motorvogne vil koste. Med Anskaffelsen af Motortrækraft, hvorved Hastigheden paa Banerne øges, er det tvingende nødvendigt, at der foretages store Forandringer af Banelegemet. Det er det, man i Lovforslaget kalder Sporforstærkninger, men jeg gør opmærksom paa, at det dækker baade over nye Skinner og en Forandring af Skinneunderlaget, Sveller og Ballast, og naar der er 2 500 km Skinnet paa de danske Privatbaner, er det indlysende, at der vil kræves uhyre store Summer for blot at bringe Banelegemet i en saadan Stand, at det kan tage en hurtiggaaende Motortrafik. Jeg tror, de fleste Baner vil have vanskeligt ved blot at foretage Maskinudskiftning og Forandringer paa Banelegemet for de Summer, her er anslaaet, og jeg ved derfor, at der bliver intet tilbage til Anskaffelse af bedre Personvogne lige saa lidt som til Forandring af Bremsesystemet. Alene dette ene Omraade, Indførelse af Trykluftbremser, vil sluge mange, mange Millioner Kroner. Trykluftpumper og Ledninger og selve Udførelsen af Monteringsarbejdet vil løbe op i meget store Beløb. Det vil være nødvendigt at se Kendsgerningerne i Øjnene, saaledes som de er.

Det nemmeste vilde naturligvis være her blot at foreslaa yderligere Pengebeløb for at bringe Privatbanerne op paa et Nutidsstade, men det vil ikke være det rigtigste; det eneste rigtige i denne Sag maa efter min Formening være, at man ser paa Privatbanerne som et Hele i Forhold til Statsbanerne og derefter drager den eneste rigtige Konsekvens, nemlig at al Privatbanedrift bliver bragt til Ophør og lagt ind under Statsbanerne; og jeg tænker

i denne Forbindelse ogsaa paa Rutebilforbindelserne, som der maa skaffes Orden i. Jeg synes, det er ganske forkert, naar man vil stille et Modsetningsforhold op mellem Koncessionshaverne, som Kommunerne giver Koncessioner til, og Privatbanerne. Efter min Formening kan Spørgsmaalet kun gøres op paa den Maade, at man maa se det hele som en Helhed, hvorunder det rettelig hører hjemme. Det er saadan, at paa nær de bornholmske Baner findes der ikke en eneste Privatbane her i Landet, der har Eksistensberettigelse som Privatbane. Alle har de Tilslutning til Statsbanerne, og Køreplanerne lægges saadan, at de korresponderer med Statsbanernes. I adskillige Tilfælde har man fælles Banegaarde, og alt i alt siger det, at det eneste rationelle vil være at bringe det alt sammen under een Hat. Det vilde saavel i teknisk som administrativ Hensende betyde en Billiggørelse af disse Baners Drift.

Her vil jeg gerne pege paa et Forhold, der er omtalt i Lovforslagets Bemærkninger, hvor det siges, at en Udskiftning af Damplokomotiver med Motortrækraft vil give en driftsmæssig Besparelse som Følge af Oliens lavere Pris. Det er naturligvis rigtigt, at Olie er billigere end Kul, men man overser i sine økonomiske Betragtninger to væsentlige Ting. Den første er, at Motormateriellet kræver betydelig større Udgift til Eftersyn og Vedligeholdelse, for medens et Damplokomotiv kan køre i Aarevis uden nævneværdige Reparationer, maa en Motorvogn til Stadighed have Stempeleftersyn og forskellige Reparationer; det kan f. Eks. Statsbanerne for Lyntogenes Vedkommende tale med om. Den anden Ting er, at for mange Privatbaner vil Motortrækraft ikke fuldstændig kunne erstatte Damplokomotiver. Jeg tænker her paa de Baner, der har en forholdsvis stor Godstransport. For dem vil det simpelt hen være umuligt at undvære de mere robuste Maskiner, som Lokomotiverne nu engang er, og det vil jo i Virkeligheden sige, at disse Baner ved Anskaffelsen af Motortrækraft kommer til at staa med en dobbelt Maskinpark. Ogsaa dette sidste viser jo den betydelige Fordel, en fælles Jernbanedrift her i Landet vilde have derved, at der kunde blive Mulighed for en mere effektiv Udnyttelse af det Materiel, som forefindes.

Der er antagelig ikke Mulighed paa Rigsdagen for paa nuværende Tidspunkt at faa Privatbanerne ind under Statsbanerne, selv om det er det eneste rationelle, men jeg vil alligevel med Henblik paa, at en saadan Udvikling i sig selv i det lange Løb