

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Af det fremsatte forslag til folketingsbeslutning kan man få det indtryk, at det at nedlægge statsbanestrækninger er noget næsten ukendt, men det er det jo ikke. I de sidste 30 år er driften indstillet på 12 strækninger, som har været drevet af statsbanerne. Hvis nogen synes, at 12 strækninger i 30 år ikke lyder særlig imponerende, beder jeg erindret, at vi i disse 30 år har haft en periode, nemlig krigsårene, hvor banenedlæggelser overhovedet ikke kunne komme på tale. Derudover kan jeg måske have lov til at bemærke, at der heller ikke i de perioder, hvor partierne venstre og det konservative folkeparti inden for de 30 år har haft regeringsmagten, er foretaget nedlæggelse af jernbanestrækninger. Nu kan man måske til undskyldning herfor sige, at det også er i ganske korte perioder, disse partier har haft regeringsmagten i de sidste 30 år, men der er som sagt ikke nedlagt nogen i deres regeringstid.

Man kan derfor roligt, når man tager dette i betragtning, sige, at der i gennemsnit er nedlagt mindst én strækning hvert andet år. Enkelte år har der været tale om mere end én strækning, men alt i alt er der på dette område sket en jævn og rolig udvikling, og netop herved er der efter min mening opnået det bedste resultat.

Man må nemlig for at kunne bedømme sagen rigtigt gøre sig klart, hvad det er, der opnås, når driften på en banestrækning indstilles. Gør man det, vil man se, at det, det regnskabsmæssigt koster at drive en jernbanestrækning, ikke umiddelbart spares, når driften indstilles. For selve togenes vedkommende sparer man selvfølgelig selve udgifterne til brændsel, men vognene og lokomotiverne spares ikke, medmindre de kan spare anskaffelser, der ellers skulle have været foretaget. Dette er der dog mulighed for, når der kun er tale om en enkelt eller et par strækninger, men nedlægges på én gang et større antal strækninger, bliver det ikke muligt at finde anvendelse for det herved frigjorte materiel, og da jernbanemotorvogne og jernbanepersonvogne ikke er en særlig gængs handelsvare, må det forudses, at kun den udvej at sælge til ophugning bliver tilbage.

Noget tilsvarende gør sig gældende for skinnernes vedkommende. De fleste af de

skinner, som ligger på sidebanerne, er ældre skinner, som i hvert fald ikke kan bruges på hovedbanerne, og skal et større antal sidebaner samtidig forsvinde, vil skinnerne herfra ikke kunne finde anvendelse på de resterende sidebaner, men må sælges som skrot.

For personalets vedkommende turde det være umiddelbart indlysende, at muligheden for anvendelse på andre strækninger i høj grad vil mindskes, hvis der på én gang bliver tale om nedlæggelse af flere strækninger. En del af personalet på sidebanerne er i en alder, der gør det betænkeligt uden videre at anvende det på hovedbanestrækninger. En samtidig nedlæggelse af flere banestrækninger vil utvivlsomt medføre en ellers unødvendig forøgelse af pensionisternes antal, og det tjener i hvert fald staten ikke penge på.

Jeg er af den opfattelse, at den udvikling med hensyn til nedlæggelse af svagt trafikerede banestrækninger, der som sagt blev startet for ca. 30 år siden, endnu ikke er afsluttet. Statsbanernes ledelse og jeg følger derfor også med opmærksomhed trafikken på disse linjer, og den ene strækning efter den anden tages op til nøje gennemgang. For at gøre ret og skel til alle sider må en sådan gennemgang være meget dybtgående. Det er ikke tilstrækkeligt blot at gøre op, hvor mange personkilometer og godskilometer der er præsteret på en strækning, for dels kan trafikken på en sidebane være af betydning for en anden bane, dels kan driften af en sidebane være så nært knyttet til andre tilstødende strækninger, at merudgiften til sidebanens drift er relativt lav. Jeg har spurgt statsbanerne om, hvor lang tid en sådan gennemgang af de svagest trafikerede baner må antages at ville tage, og har fået det svar, at der må regnes med ca. 3 måneder pr. bane. Forslagets bestemmelse om, at samtlige strækninger skal gøres op inden 1. april 1960, lader sig derfor ikke gennemføre.

Lad mig i denne forbindelse tilføje, at heller ikke statsbanernes ledelse er fuldt tilfreds med de oplysninger om trafikmængde på de enkelte strækninger, som kan udledes af statsbanernes årsberetning, men ledelsen er hidtil meget tilbage for de ret store omkostninger, der vil være forbundet med en absolut præcis årlig opgørelse af