

Endvidere opfordres ministeren ved forslaget til at fremsætte lovforslag om nedlæggelse af jernbanestrækninger, hvis driftsresultater ifølge opstillingen må forekomme så utilfredsstillende, at nedlæggelse skønnes rimelig. Hvor dette er tilfældet, opfordres ministeren til at drøfte den fremtidige trafikbetjening med repræsentanter for de forskellige lokale interesser.

Forslagsstillerne opfordrer endelig ministeren til at udvise den største tilbageholdenhed med hensyn til nyansættelser af tjenestemænd ved banerne. I de sidste 5 år er statsbanernes personale, uanset rationaliseringer, specielt inden for sikkerhedstjenesten, og uanset overgangen til enmandsbetjente diesellokomotiver, kun reduceret ganske ubetydeligt, nemlig fra 29 600 i 1954-55 til 28 150 i 1958-59. Heraf var henholdsvis 16 035 og 15 764 tjenestemænd, og der er da også i de senere år hvert år nyantaget ca. 600 tjenestemænd.

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, har forslagsstillerne gennem en række beregninger søgt at danne sig et vist indtryk af underskuddets størrelse på enkelte af de tabgivende sidebanestrækninger. Sådanne beregninger har ikke kunnet foretages alene på grundlag af statsbanernes offentliggjorte talmateriale, og forslagsstillerne har derfor gennem ministeren for offentlige arbejder modtaget forskelligt materiale, for hvilket jeg benytter lejligheden til at takke den højtærede minister. Man er herved kommet til det resultat, at tre tilfældigt udvalgte banestrækninger i driftsåret 1958-59 eksklusive forrentning og afskrivning har givet et underskud på henholdsvis 1,2, 1,7 og 0,6 mill. kr.

Selv det fra ministeren modtagne materiale er imidlertid ikke helt fyldestgørende, og beregningerne er derfor behæftet med en vis usikkerhed. Jeg tror dog, at den højtærede minister vil anerkende, at forslagsstillerne, der ikke frit kan disponere over administrationens bistand og oplysninger, er ude af stand til at nå et nøjagtigere resultat end det her angivne. I øvrigt mener vi at have iagttaget den største forsigtighed under selve beregningerne, og det gælder også det samlede skøn, som anslår driftsunderskuddet på de 14 mest urentable sidebanestrækninger med en så vid margin som til mellem 15 og 25 mill. kr.

I de egne af landet, hvor transporten er blevet afviklet ved hjælp af private baner, har befolkningen affundet sig med den udvikling, der kan betegnes som „tilbage til vejene“. Kommunerne har truffet beslutninger om nedlæggelse af privatbaner, selv om staten yder et betydeligt tilskud til driften af disse. Slet den samme beslutsomhed er ikke blevet lagt for dagen i de egne, hvor det er DSB og dermed staten alene, der står for driften af urentable jernbanestrækninger. Det må derfor anses for fuldt rimeligt, at disse strækninger, hvis driftsøkonomi i mange tilfælde ikke er bedre end de nedlagte privatbanestrækningers, nu må dele skæbne med de