

[Alfred Jensen.]

må tinget træde sammen og drage omsorg for, at understøttelsesproblemerne er løst, inden vi kommer til næste understøttelsesår.

Aksel Larsen: Jeg vil tillade mig at stille et par spørgsmål til den højtærede minister. Jeg vil naturligvis stemme for lovforslaget; men jeg er ikke helt klar over, om den ekstra hjælp, der nu kan ydes, kun kan ydes til understøttelsesberettigede medlemmer af statsanerkendte arbejdsløshedskasser, eller om der findes en mulighed for, at arbejdsløse, der er faldet f. eks. for 26 ugers bestemmelsen, men er medlemmer af arbejdsløshedskasser og har den tilstrækkelige arbejdsløshed, altså mindst 90 kontrollerede dage i tiden 1. oktober-1. april, også vil kunne komme i betragtning.

Ligeledes vil jeg tillade mig at henlede opmærksomheden på, at der vel også er nogle arbejdsløse — jeg er ikke klar over antallet — som af en eller anden grund ikke er eller kan være medlemmer af en arbejdsløshedskasse, men som går til kontrol, og som får deres hjælp gennem socialkontoret, og jeg vil spørge, om der er nogen mulighed for, at de vil kunne få ekstra hjælp.

Socialministeren (Bomholt): Lovforslaget skal forstås, nøjagtig som det lyder: de 90 dage inden for de 6 vintermåneder.

Hermed sluttede forhandlingene.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 128 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Alestrup.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2529, fremsættelsen i tidenden sp. 3893).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Når man taler om nedlæggelse af jernbanestrækninger, det være sig privatbaner eller statsbaner eller en kombination som i dette tilfælde, vil den pågældende egne befolkning normalt betragte det som et tilbageskridt, at den skal miste sin jernbane. Den opfatter det nærmest, som om den kommer til at tilhøre et underudviklet område, og det har nu ikke så forfærdelig meget med virkeligheden at gøre. Vi ved, at de egne, som hidtil har fået nedlagt deres baner, det være sig statsbanedrevne eller privatbanedrevne, ikke er blevet dårligere stillet. Jeg er temmelig sikker på, at man i alt fald kunne nævne 3 tæt befolkede områder, som i de seneste årtier har fået nedlagt deres baner og er udmærket tilfreds med den ordning, de har fået. De kan blive betjent af rutebiler og fragtbiler, måske på en hurtigere, mere elastisk og bekvem måde, end de tidligere blev betjent af de pågældende jernbaner, fordi den service, eller skal vi sige det, der giver farve over dette område, er det, man først må give afkald på, når man skal søge at nedbringe udgifterne.

Vi forstår godt, at de pågældende egne befolkning kan have sådanne følelser. Der er vel også mange af os, der kender enkeltpersoner, der er kommet op i årene, og hvis livsgerning på egnen i nogen grad er knyttet sammen med den udvikling, som de mange baner, der blev anlagt i slutningen af forrige århundrede og begyndelsen af dette, har betydet for den enkelte egn, men selv om vi kan se, hvad disse baner har betydet, og må erkende, at de i adskillige år kom til at betyde overmåde meget for de pågældende egne beboere økonomisk og kulturelt, så må vi dog, når vi har givet banerne denne honnør, erkende, at de nu har overlevet sig selv, og det er uansvarligt at blive ved at pumpe penge ind i sådanne foretagender, som man ved alligevel vil være dødsdømt på længere sigt.

I det givne tilfælde er det jo således, at man allerede i 1930erne klart så, at denne og den øvrige del af de såkaldte Himmerlandsbaner hurtigst muligt burde nedlægges. Det resultat kom man til ad forskellige veje. Vi kan se af forslaget, når vi undersøger, hvorledes det har forholdt sig, at i det forslag, som blev fremsat, ikke i sam-

[Horn.]

lingen 1933-34, som der står, men i samlingen 1934-35, var man at den formening, at man burde nedlægge alle Himmerlandsbanerne, også strækningen fra Viborg til Løgstør, fordi de var meget, meget tabgivende, og man ville stå over for betydelige investeringer, hvis man skulle drive dem videre. Det er ganske interessant at lægge mærke til de forhandlinger, som fandt sted dengang, og også slutningen: at man i det nedsatte udvalg var enig om, at man skulle tage sagen op igen, når man mødtes i samlingen 1935-36. Men så pludselig forduftede de pågældende medlemmers interesse for sagen. Det kan der sikkert fortælles mange morsomme historier om. Jeg skal bare konstatere det enkelte, jeg har fundet ud af: at man havde skiftet trafikminister i i mellemtiden. Så kan man i øvrigt spinde videre på de mange historier.

Tilbage bliver, at man dengang både i det såkaldte stykgodsudvalg, der afgav sin betænkning i 1935, og i den store trafikkommission af 1936, som afgav sin betænkning i 1939, efter undersøgelser kom til det resultat, at disse baner var så tabgivende, at man hellere måtte nedlægge dem i dag end i morgen. Så kom krigen og satte en stopper for mange ting, ellers tror jeg, at adskillige baner ville være blevet nedlagt. Der er ikke tvivl om, at standpunkterne i trediverne i høj grad var præget af den arbejdsløshed, der var dengang, og den lavkonjunktur, man var inde i, men så kom krigen, og under den havde man hårdt brug for banerne.

Der er nu faktisk gået 25 år, siden man tog dette for så vidt meget klare standpunkt, så befolkningen har haft lejlighed til nøje at overveje, om den ville beholde sin bane eller ej, og det er fastslået så tydeligt, som det kan gøres, at det har befolkningen ikke ønsket, for den har ikke brugt banen; der har været en meget lille belastning. Det fremgår ikke af det materiale, vi har, men jeg ved, at der er ønske om at få nedsat et udvalg, og jeg vil derfor senere foreslå et sådant nedsat, og dér kan vi få oplysninger om, hvordan det forholder sig.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at befolkningen i almindelighed, når den sammenligner antallet af de person- og tonkilometer, der her er tale om, med dem, som gælder for

adskillige privatbaner, som er blevet nedlagt, vil sige: har det virkelig kunnet gå så længe! Derfor er det også forståeligt, at der er nogle, der har givet udtryk for, at man burde vende tilbage til forslaget fra 1934 om at tage hele strækningen. Der kan imidlertid være grunde, der taler for, at man tager det i et par tempi, og det kan vi se nærmere på. Dette har jeg gerne villet sige, fordi vi vedstår det, man dengang fra alle partiers side i enighed gav udtryk for.

Da vi behandlede nedlæggelsen af Slangerupbanen, var det, der skabte enighed i udvalget — og det vil medlemmerne, i hvert fald de, der var medlemmer af udvalget, huske — at den daværende generaldirektør for statsbanerne gav tilsagn om, at statsbanerne nok skulle anmode om nedlæggelse af baner, efterhånden som man så, at der var strækninger, der var lige så økonomisk dårlige som en række privatbaner, idet flere af udvalgets medlemmer fremførte, at det ikke kunne være rimeligt, at en enkelt egn skulle pilles ud, det måtte være sådan, at befolkningen behandlede lige. Statsbanerne har i mellemtiden nedlagt blindtarmen Videbækbanen, og nu kommer man altså med dette forslag, og jeg må opfatte det på den måde, at det ikke alene skyldes selve situationen, men også det tilsagn, som dengang blev givet af statsbanernes daværende generaldirektør, hvilket naturligvis ikke kan være bindende, hverken for direktoratet eller for den nuværende generaldirektør. Jeg nævner det kun, for at det ikke skal komme bag på nogen og for at tilkendegive, at vor linje fra dengang står vi ved.

Efter disse principielle betragtninger vil jeg gerne tilføje, at underskuddet næppe kan klares ved at rette på taksterne, hvilket der inden længe vil blive stillet forslag om, men jeg tror, at der er store muligheder for at begrænse det ved at skære de ting væk, som er meget tabgivende, og statsbanerne burde have folketingsets tilslutning til at foretage det, der bør foretages, når tiden er inde. Vi ved, hvilken vanskelig stilling statsbanerne er i, og der er folk nok, der kritiserer, at de giver underskud o. s. v., men folk er meget ømtålige, når statsbanernes ledelse så vil foretage sig noget for at bringe tingene i den bedst mulige orden;

[Horn.]

så er det knap de samme toner, der lyder.

Den argumentation, som den højtærede minister har anvendt i sin fremsættelsestale, er så klar og så stærk, at der overhovedet ikke kan være nogen tvivl om, at alle vil gå ind for nedlæggelsen af denne strækning. Dette foretagende er et umætteligt gab at blive ved at putte penge i og det af en sådan størrelsesorden, at skatteyderne efter min opfattelse absolut må sige, at det er på høje tid, at det hører op, og der er sikkert nogle, der vil tilføje: er der flere af samme slags, må de hurtigt ind i søgelyset.

Ved nedlæggelsen af denne banestrækning opstår der ikke vanskeligheder for befolkningen i almindelighed. Der kan være nogle vanskeligheder, som der altid vil være, når en virksomhed standser eller indskrænker, for de personer, der er ansat derved, enten det drejer sig om løst ansatte eller om tjenestemænd. Vi ved godt, at det er meget ubehageligt, men det er også ubehageligt for en skomager eller en skrædder, der pludselig bliver sat ud af sin virksomhed. Det kan ikke være sådan, at der er bestemte mennesker, der har patent på, at de aldrig kan komme i vanskeligheder. Forhåbentlig vil de mange penge, der her kan spares, give anledning til produktion på nye områder, ikke mindst i de jyske egne, hvor man venter sig en hel del af planerne om egnsudvikling o. s. v. Det er højst sandsynligt, at de penge, det drejer sig om, og som andrager millionbeløb, kunne anvendes bedre og give større beskæftigelse, end de gør, hvis man fortsat anvender dem til dækning af underskuddet ved denne bane.

Som den højtærede minister har nævnt, er der rigelige rutebilmuligheder deroppe. Jeg kender selv ikke så lidt til disse forhold og har også undersøgt dem, og jeg mener egentlig, jeg har ret til at sige, at det pågældende område er et af de bedst dækkede i vort land, hvad transportmuligheder for personer angår. Hvis der måtte være mangler ved godstrafikken fremover, vil denne også kunne udbygges. Man vil jo opretholde godstrafikken på strækningen i hvert fald indtil videre. Hvorvidt det er økonomisk forsvarligt, skal jeg ikke udtale mig om. Jeg ved, der er ønske om, at det bliver

undersøgt i udvalget, og jeg ved også, der er nogle, der mener, at der er en meget stor enkeltkunde på banen, som kan komme i vanskeligheder ved dens nedlæggelse. Ved andre baner, der er blevet nedlagt, har der imidlertid været endnu større enkeltkunder, men de er dog ikke kommet i vanskeligheder af den grund, så der er ingen, der behøver at ængste sig.

Vi mener altså, at der er grund til at følge ministerens ønske om at få denne strækning nedlagt, og vi mener, vi kan gøre det med god samvittighed over for egnens befolkning, fordi den ikke bliver dårligere stillet end den øvrige del af den danske befolkning med hensyn til transportmuligheder for personer og gods.

Jeg kan med disse bemærkninger anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.

Kr. Juul: Det er anden gang, spørgsmålet om nedlæggelse af Viborg-Ålestrup banen er til behandling idet et lignende forslag var fremme i 1934-35; da omfattede forslaget også nedlæggelse af banestrækningen fra Hobro over Ålestrup til Løgstør.

Viborg-Ålestrup banen er anlagt af Viborg amt og ejes af amtet. Under mine forberedelser til debatten her i dag har jeg efterlyst referater fra eventuelle drøftelser, som måtte have fundet sted mellem ministeriet og repræsentanter for Viborg amt, inden lovforslaget blev fremsat; men jeg har ikke kunnet finde noget som helst angående den art forhandlinger.

Jeg har bl. a. spurgt min kollega her i tinget, det ærede medlem hr. Holmberg, der bor i den pågældende egn, om ministeriet da virkelig overhovedet ikke har forhandlet med repræsentanter for Viborg amt, inden lovforslaget blev fremsat, om man end ikke var underrettet om, hvad der forestod. Svaret, jeg fik fra det ærede medlem hr. Holmberg, lød kort og klart: der har overhovedet ikke været ført nogen som helst forhandlinger mellem repræsentanter for amtet og ministeriet, lovforslaget er kommet som en overraskelse for egnen, og vi finder, at vi er blevet urimeligt behandlet. Jeg mener, at egnens repræsentanter i hvert fald burde have været underrettet i forvejen om, hvad der forestod, så

[Kr. Juul.]

de kunne få lejlighed til at udtale sig, og jeg vil gerne kritisere den højtærede minister for, at dette ikke er sket.

Standsning af jernbanedrift vil altid være en sag, der har to sider. Den ene side er hensynet til økonomien, den anden er de egnsinteresser, der har forbindelse med den pågældende banes drift. Skønt banen fra Viborg til Ålestrup i 1934, da sagen sidst var fremme, var stærkt underskudsgivende og havde været det i flere år, lykkedes det dengang ved energisk indsats fra egnens repræsentanter at afværge nedlæggelsen af banen, idet det blev ført frem, at der var stærke egnsinteresser og erhvervsinteresser knyttet til dens fortsatte drift. Folketinget bøjede sig altså dengang for gode, saglige argumenter, og der er vel næppe heller tvivl om, at i tiden, der er gået siden, har banen virket til gavn for egnen. Naturligvis må dog en banes egnsværdi kunne spores også i det økonomiske resultat, og det betydelige underskud, som Viborg-Ålestrup banen nu giver, tyder på, at benyttelsen af banen er for ringe, og at interessen i at opretholde driften er formindsket. Måske er det alligevel egnsinteresser knyttet til opretholdelsen af driften, ja, det ved jeg positivt at der er, og det er i og for sig forståeligt af flere grunde. For det første er det staten, der har forpagtet banen, driver den og betaler underskuddet og desuden afleverer en beskeden forpagtningsafgift til Viborg amt. Dertil kommer, at en banes blotte eksistens altid vil have en vis regulerende virkning på fragtsatserne også for de andre befordringsmidler; men det alene kan næppe være grund nok til, at staten skal fortsætte med en så stærkt underskudsgivende banedrift som denne. Nu lyder der også fra lokalkendte folk røster om, at statsbanerne selv bærer en vis del af skylden for det dårlige driftsresultat, og det anføres som begrundelse herfor, at statsbanerne driver en rutebil på strækningen Viborg-Ålestrup til lavere takster end banens. Det vil naturligt få den følge, at persontrafikken forsvinder fra banerne og går over på rutebilerne.

Det var én anke. Herudover anføres der noget, som i og for sig lyder lidt ejendommeligt. Jeg fremfører imidlertid også de betragtninger her, fordi jeg har en vis for-

modning om, at de er rigtige; de angår administrationen på stedet i det hele taget. Det siges, at når en kunde indleverer stykgods på Ålestrup station til befordring til stationer imellem Ålestrup og Viborg, bliver det befordret fra Ålestrup til Hobro, fra Hobro til Randers, fra Randers til Langå og fra Langå til Viborg; derefter bliver det overført til en af statsbanernes fragtbiler og endelig befordret til en station mellem Viborg og Ålestrup. Sådant stykgods kan altså havne på Hvam station 5 banekilometer fra udgangspunktet efter at have tilbagelagt en bane- og bilstrækning på 135 km. Det lyder jo utroligt, og jeg ville da egentlig også gerne, om den højtærede minister var i stand til at dementere, at der er tale om en så urimelig administration af statens banedrift.

Men som sagt: banen tilhører Viborg amt. Det er muligt — det har jeg ingen grund til at tvivle om — at ministeren har det juridiske i orden. Han kan sikkert overtage banen, og det vil atter betyde nedlægning, men jeg synes alligevel, at som forholdene er nu, hvor Viborg amt som sagt har betonet baneanlægget og stadig væk må have en vis interesse i banens drift, må det være naturligt, inden der foretages videre i sagen, at give amtet og kommunerne lejlighed til at udtale sig angående det foreliggende forslag.

Der synes at være nogle, der mener, at den bane, ministeren har bestemt sig for, altså nedlæggelsen af strækningen Viborg-Ålestrup, ikke er den strækning, der først burde nedlægges, ifald der i det hele taget skal være tale om indgreb af den art; det burde i stedet være strækningen Hobro-Ålestrup. Derfor vil det være naturligt, at lovforslaget underkastes en grundig behandling, hvorved de forskellige synspunkter kan få lov til at gøre sig gældende og blive stillet op mod hinanden. I det udvalg vil der også være bedst lejlighed til at drøfte de øvrige praktiske spørgsmål, som rejser sig i forbindelse med lovforslaget, herunder også hvorvidt det vil være formålstjenligt at fortsætte med befordring af vognladningsgods. Jeg må sige, at jeg har ikke den stærkeste tiltro til, at det vil kunne gøres uden underskud, men selv med et mindre underskud mener jeg at en sådan indskrænket drift vil være forsvarlig.

[Kr. Juul.]

Betimeligheden af den nedlæggelse af stationsbygninger i forbindelse med indskrænkninger af banedriften, som ministeren foreslår, bør vel også overvejes nærmere, idet der formentlig fremdeles må være brug for postekspedition og ekspedition af vognladningsgods samt for læskure til ventende rutebilpassagerer.

Jeg kan love ministeren, at vi fra venstres side vil deltage i de videre drøftelser af lovforslaget med det formål at finde frem til en løsning, der tager rimeligt hensyn til de interesser, der knytter sig til den Himmerlandsbane, der er tale om.

Må jeg så gøre en bemærkning mere til sidst, den nemlig, at når man nedlægger en banestrækning og overfører trafikken til vejnettet, får det den følge, at vejnettet bliver belastet hårdere, og kommunernes udgifter til vedligeholdelse bliver større og større. Det rejser det problem, om der da ikke må overføres en større og større part af de afgifter, der indbetales af de trafikmidler, der benytter vejene, til vejenes vedligeholdelse.

Asger Jensen: Det er naturligvis en behagelig opgave for folketinget at være med til at udbygge trafiknettet ude i de enkelte egne, men vi har nu det principielle synspunkt, at der skal være et vist økonomisk grundlag, for at man kan opretholde bane-drift. Derfor må også den gerning øves, når det har vist sig, at en bane ikke mere er tids-svarende, at man må skride til dens nedlæggelse. Det er et synspunkt, vi ved forskellige lejligheder har givet udtryk for, at det ikke kan være rimeligt at opretholde baner, der økonomisk slet ikke kan svare sig, og det er ligeledes klart, at man også på det trafikale område må indrette sig efter den tekniske udvikling, der har fundet sted.

Når en bane bliver mere eller mindre overflødig, skyldes det, at befolkningen har fundet andre trafikmuligheder, som svarer mere til tidens krav, og det tyder på også at være tilfældet med den bane, som det foreliggende lovforslag omhandler. Derfor vil vi se på sagen i et udvalg ud fra det synspunkt, at det formodentlig er rigtigt at nedlægge banen.

Om det så skal ske netop på den af den

højtærede minister foreslåede måde, må udvalget tage stilling til. Det er vel temmelig klart, at til persontrafik er der ikke nogen større brug for at opretholde banen. Hvorvidt den kan opretholdes til godstrafik på et rimeligt økonomisk grundlag, kan man ikke se af bemærkningerne til lovforslaget, men det hører til de ting, vi kan forhandle om i et udvalg.

Med disse få bemærkninger skal jeg anbefale en velvillig behandling af lovforslaget.

Else Zeuthen: Det kunne måske være fristende i anledning af det foreliggende lovforslag om nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup og i anledning af det samtidig i pressen omtalte forslag om forhøjelse af statsbanetaksterne at komme lidt nærmere ind på hele det trafikpolitiske problem, som er af så overordentlig stor betydning for vor økonomi; men jeg skal dog afstå herfra.

Det forekommer mig, at man må kunne være enig om det foreliggende lovforslag. En bane, der befærdes af så få mennesker — det oplyses, at der kun sælges 90 billetter gennemsnitlig om dagen på banens forskellige stationer — på en strækning, hvor der er gode rutebilforbindelser, og med et så stort underskud bør, under alle omstændigheder hvad persontrafikken angår, nedlægges. Dette er et led i rationaliseringen af statsbanernes drift, en rationalisering, som mit parti i høj grad ønsker fortsat.

Til det ærede medlem hr. Kr. Juul vil jeg sige, at de 90 mennesker, der daglig befærder banen, dog næppe vil kunne virke stærkt slidende på vejnettet, når de nu i stedet for må køre med rutebil; men hvis der er væsentlige interesser, som berøres af dette spørgsmål, og som man ikke har kunnet tage stilling til på grundlag af bemærkningerne og den højtærede ministers skriftlige fremsættelse, og hvis der ikke har været forhandlet med amtsrådet, vil det selvfølgelig være af betydning, at vi i det udvalg, der bliver nedsat, får lejlighed til at høre de pågældendes synspunkter.

Det forekommer også os rimeligt, så længe det er økonomisk forsvarligt, at godstrafikken opretholdes. I udvalget kunne vi måske, hvis ikke den højtærede minister er i stand til at give sådanne oplysninger

[Else Zeuthen.]

her, få oplyst, hvordan økonomien stiller sig på dette område.

Alt i alt kan jeg på det radikale venstres vegne tilsi den højtærede minister en velvillig behandling af det foreliggende lovforslag.

Sandau: Retsforbundet kan tilsi støtte til det foreliggende lovforslag om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup, selv om det er mærkeligt at erhverve ejendomsret til noget med et sådant formål.

Den første tanke, jeg fik, da jeg gennemlæste lovforslaget, var, at det var en ualmindelig høj pris for at overtage en kæmpeunderskudsforretning. Det rene driftsunderskud på banen har været 780 000 kr. om året, og ved at nedlægge persontrafikken kan der opnås en besparelse på 270 000 kr. på Himmerlandsbanen. Det tæller selvfølgelig; men jeg vil dog gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om en fortsættelse af banen udelukkende med godstrafik er et ønske fra egnens befolkning, og om det kan blive nogenlunde rentabelt, om man altså kan regne med, at underskuddet på de 780 000 kr. så nogenlunde kan spares ved denne overtagelse.

Da man i 1935 foreslog banen opkøbt og nedlagt, taltes der om, at egnens befolkning havde svigtet banen. Det taler man ikke om i dag. Man er helt klar over, at der er tale om en udvikling, og statsbanernes rutebiler er selv med til at konkurrere med banen. Det forekommer mig noget mærkeligt, at man gennem årene har betalt en forpagtningsafgift til Viborg amt på næsten 20 000 kr. årlig; det bliver gennem årene over 1 mill. kr., som dette amt har fået i stedet for at deltage i underskuddet.

Det fremgår ikke af forhandlingerne fra dengang, man oprettede banen, at det var meningen, at amtet skulle have en afgift, det var ikke den almindelige opfattelse.

Ved de afsluttende forhandlinger i landstinget den 29. marts 1889 udtalte udvalgets ordfører, det daværende medlem af landstinget hr. Rump, følgende (landstingets forhandlinger 1888-89, sp. 1516):

„Thi hvilket vederlag der skal gives, hvis der overhovedet skal gives noget vederlag for overtagelse af driften, bør dog virkelig ikke bero på, hvad banen har kostet, men på, hvad udsigt der er til, at der kan komme et driftsoverskud tilstede.“

Nu vil man muligvis sige, at 20 000 kr. eller 19 920 kr. ikke er meget, og det er det naturligvis heller ikke i en tid, hvor man regner med mere svimlende tal. Men når tallet skal lægges til grund for en kapitalisering, så bliver det jo til penge. Staten har vel ret til, som der står i bemærkningerne, at overtage banen for $2\frac{2}{3}$ gang den årlige forpagtningsafgift; men jeg vil gerne spørge, om staten, i fald den ikke benytter sig af denne ret til at overtage banen, da er pligtig til at holde banen i drift i den resterende del af de 80 år, som koncessionen lyder på.

Denne bane har naturligvis betydet meget for denne tidligere så tyndt befolkede hedeegn, der derved ligesom kom i forbindelse med omverdenen. Nu er udviklingen imidlertid løbet fra de små banestrækninger, og det er helt i sin orden, at denne banestrækning nedlægges; jeg kan bare ikke indstille mig på, at staten skal betale over en $\frac{1}{2}$ mill. kr. for at få lov til dette, selv om staten får 40 pct. tilbage som sin andel. Det havde været mere i overensstemmelse med den opfattelse, som landstingsudvalget gennem sin ordfører gjorde gældende for netop 70 år siden, om man havde overdraget til staten at nedlægge banen uden vederlag. Den eneste formildende omstændighed er vel den, at der faktisk kun er tale om en overflytning af penge fra den ene offentlige kasse til den anden.

Med disse bemærkninger kan jeg på retsforbundets vegne tilsi forslaget en

[Sandau.]

velvillig behandling i udvalget, hvor vi så kan få de forskellige spørgsmål belyst.

Alfred Jensen: Den kommunistiske gruppe har det på samme måde, som jeg forstår flere i denne sal har det, at den nærer betænkelighed ved at fratage befolkningen goder, som man har givet den. Det er jo det problem, vi står over for, når vi skal tage stilling til opretholdelse eller nedlæggelse af visse banestrækninger. Det er rigtigt nok, at det er mere taknemligt at komme og byde ting til; det er straks vanskeligere, når man skal overveje, om det er fornuftigt og formålstjenligt at fortsætte med at yde goder, man har givet befolkningen, eller om man på anden sæt og vis kan yde erstatning eller give lige så god en service.

Over for problemer af den art har vi den opfattelse, at man, hvad betjening af befolkningen i yderdistrikter angår, ikke ensidigt kan se på, om en banestrækning giver overskud eller ikke; man må vist betragte statsbanerne med banedrift og rutebil drift under ét som én stor forretning. Der må være noget, som er bedre end andet, og man må tage det dårlige med det gode. Men når det er sagt, er det klart, at man også må se på, om de enkelte strækninger nu udnyttes på en sådan måde, at det kan siges at være forsvarligt. Vi har fået oplyst, hvor få rejser der egentlig foretages på Ålestrup-Viborg banen, og vi har fået at vide, at der er en godsbefordring, som det er betydningsfuldt at opretholde fremefter. Når man hører om de 90 solgte billetter, kan man jo nok straks få sine tvivl om, hvorvidt det har noget formål at opretholde persontrafikken på denne strækning, og når man ser på underskuddet, 780 000 kr. pr. år, så maner det i hvert fald til eftertanke. Det forekommer os derfor, det er velbegrundet, når ministeren fremsætter et lovforslag dels om overtagelse af banen, dels om nedlæggelse af personbefordringen.

Jeg har hæftet mig ved, hvad ministeren gør opmærksom på, at der er rutebilforbindelse mellem de forskellige stationer på banestrækningen. Det er naturligvis en god ting, at der er en sådan forbindelse, men der er i og for sig også en anden ting, der spiller

ind, og det er, hvor hyppig forbindelsen er, og om den er af samme gode kvalitet som banens. Det kan vel også være et spørgsmål, om man, den dag personbefordringen på banen indstilles, udvider rutebil driften på en sådan måde, at befolkningen får den rette service i trafikmæssig henseende. Jeg går ud fra, at de problemer vil blive behandlet i udvalget, og jeg går ud fra, at vi får de oplysninger her i folketinget. Jeg har gerne villet fremdrage det spørgsmål, idet jeg forstår, at der prismæssigt ikke er noget problem; hvis jeg ellers har forstået det ærede medlem hr. Kr. Juul ret, kører rutebilerne billigere end banen, og så skulle det være fordelagtigt på den måde at få en forbedring af rutebil driften på de omtalte strækninger.

Spørgsmålet om godsbefordringen har også været fremdraget her, og jeg forstod, at der i andre grupper var den samme betænkelighed som hos os, nemlig: hvad vil det koste at opretholde denne godsbefordring? For det er klart, at der er erhvervs-mæssige og befolkningsmæssige interesser i, at godsbefordringen opretholdes. Men det kunne også være rart at vide, under hvilke betingelser det sker. Der er nogle, der vil vide noget om rentabiliteten. Jeg er så uforskammet at stille spørgsmål om, hvor stort underskuddet vil blive, for efter fremstillingen i bemærkningerne forekommer det mig, at der må blive et deficit på godsbe-fordringen, når det andet skæres fra.

Vi er som sagt forstående over for det forslag, der foreligger her.

Det ærede medlem fru Else Zeuthen sagde, at det kunne være fristende at komme ind på de almindelige trafikproblemer ved denne lejlighed; hun afstod dog derfra. Jeg er i færd med at falde for den samme fristelse og kan ikke helt afstå derfra. Når vi nu taler om nedlæggelse af personbefordringen på en banestrækning, kan jeg ikke lade være at tænke på, om ministeren også er opmærksom på de områder, hvor jernbanedriften bør forbedres. Jeg tænker på Hareskovbanen. Spørgsmålet har været rejst tidligere her i folketinget. Da svarede ministeren, at han mente, at spørgsmålet burde løses i forbindelse med Storkøbenhavnens trafikproblemer, og at ministeren ventede, at trafikrådets oprettelse kunne give mulighed for at finde frem til en prio-

[Alfred Jensen.]

ritetsorden for de forskellige trafikbehov her i hovedstadsområdet.

Nu forstår jeg det sådan, at man er kørt fast i udvalget angående trafikrådet, og det vil altså sige, at spørgsmålene, også spørgsmålet om Hareskovbanen, dermed vil blive udskudt. Derfor spørger jeg, om ministeren ikke mener, at det under disse omstændigheder vil være rimeligt, at man tager spørgsmålet om Hareskovbanens forbedring op til behandling og løsning nu, sådan at man dels får det dobbeltspor, der er tiltrængt, og dels kan nå frem til 20 minutters drift. Jeg går ud fra, at ministeren i hvert fald i al almindelighed kan svare på dette spørgsmål. Skulle det ikke være tilfældet, håber jeg, at vi senere kan få lejlighed til at diskutere det mere konkret.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke samtlige ordførere, som jeg har forstået alle var interesseret i at få gennemført det lovforslag, der her foreligger. Selv om der måske var forskellig grad af varme i indstillingen til lovforslaget, er det alligevel gået som en rød tråd gennem den forhandling, der har været ført, at man stort set er enig om, at der kommer et tidspunkt, hvor en bane, selv om den kan være nyttig og gavnlig, ikke længere kan lade sig opretholde, når økonomien bliver så gal, som den er på denne strækning fra Viborg til Ålestrup.

Der har været fremdraget forskellige problemer, som jeg skal prøve på at gå ind på, idet jeg i øvrigt forudsætter, at der bliver nedsat et udvalg, sådan som man har ønsket det, og at der dér kan blive yderligere adgang til at drøfte nogle af de problemer, som jeg ikke på stående fod er i stand til at besvare.

Må jeg sige til det ærede medlem hr. Kr. Juul, at når der ikke har været nogen forhandling med amtet, og det har der ikke været, er det, fordi vi ikke kan se, hvad der skulle forhandles om. Sagen ligger jo helt klar, idet forholdet er det, at statsbanerne har drevet denne banestrækning lige fra den allerførste færd, da banen begyndte, og at det i og for sig er noget ganske formelt, at det var amtet, der i sin tid fik koncessionen på banen. Det er i virkeligheden statsbanerne, der har haft denne bane

hele tiden, og jeg kan ikke se, at dette lovforslag kan komme som nogen overraskelse for amtet. Det har jo, som andre af de ærede medlemmer har været inde på, været en sag, der har været drøftet her i det høje ting helt tilbage til for 25 år siden, og i øvrigt har sagen været fremme i den offentlige debat nu gennem mere end 1 måned. Det kan derfor ikke komme som nogen overraskelse hverken for amtet eller for kommunerne; men jeg skal gerne indrømme det ærede medlem hr. Kr. Juul, at rent formelt kunne statsbanerne godt have sagt til dem: nu ønsker vi at gøre sådan og sådan. Det skal jeg gerne medgive. Men jeg har i hvert tilfælde ikke indtryk af, at man fra amtets eller fra kommunernes side har noget som helst ønske om at videreføre banen, hvilket jo er meget forståeligt, når økonomien ligger, som den gør.

Det ærede medlem hr. Kr. Juul var inde på, at der var nogle tilfælde, om hvilke man kunne sige, at de var underlige. Det ærede medlem anførte således, at statsbanerne drev en ubillig konkurrence med sig selv ved at køre billigere med rutebil end med bane. Jeg kender ikke dette spørgsmål nøje, men jeg kender så meget til tingene, at jeg vil tro, at det dels hænger sammen med, at rutebilerne kører en kortere strækning, og så er der jo ikke noget at sige til, at taksten står i forhold til antallet af kilometer, og dels måske også med, at der er konkurrence fra privat side på rutebilområdet, som har medført, at statsbanerne har måttet tage hensyn dertil. Jeg kan altså ikke svare konkret på spørgsmålet, men jeg vil tro, at det er en af disse årsager, eller måske begge årsager, der ligger bagved.

Det ærede medlem hr. Kr. Juul var også inde på spørgsmålet om en ejendommelig befordring af stykgods fra Ålestrup til Viborg. Jeg tror, det ærede medlem havde regnet ud, at man kørte 135 km i stedet for de ca. 38 km, der er direkte mellem Ålestrup og Viborg. Jeg kender intet tilfælde af denne karakter, men det er vel nok muligt, at der kan henvises til et tilfælde, hvor det er gået sådan med et stykke stykgods. Der er jo tilfælde, hvor man måske billigere kan befordre enkelte stykker stykgods i en banevogn, der alligevel skal gå den vej, og man ikke har nogen over den direkte rute, det skal jeg ikke bestride. Men det er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

selvfølgelig også et spørgsmål, vi kan se nærmere på i udvalget. Jeg kan kun sige så meget, at statsbanerne, så vidt jeg i hvert fald kender til tingene, bestræber sig for at udføre godsbefordringen så billigt og så rationelt som muligt.

Det ærede medlem var også inde på spørgsmålet om, at amtet og kommunerne måtte have adgang til at udtale sig. Det er klart, at den adgang har de både over for ministeriet og over for statsbanerne og over for det udvalg, der antagelig nu bliver nedsat. Jeg kan da også i denne forbindelse oplyse, at jeg ikke, selv om sagen nu altså har været offentligt fremme i mere end 1 måned, indtil dette øjeblik har modtaget nogen henvendelse, hverken fra amtet eller fra kommunerne. Jeg har haft et par personlige henvendelser, som nærmest har drejet sig om spørgsmålet om det personale, som vil blive ledigt ved banens nedlæggelse, og det er klart, at det er et spørgsmål, som interesserer i hvert tilfælde mig, og at vi i den udstrækning, det måtte være muligt, vil anvende det personale, der bliver ledigt.

Det ærede medlem spurgte endvidere, om ikke det ville have været rigtigere, om man havde nedlagt strækningen fra Hobro til Ålestrup i stedet for strækningen fra Viborg til Ålestrup. Hertil vil jeg gerne sige, at det er et spørgsmål, jeg har undersøgt, og her ligger det sådan, at i og for sig er økonomien på strækningen fra Hobro til Ålestrup ikke pr. kilometer meget bedre end strækningen fra Viborg til Ålestrup, men dels er strækningen fra Hobro til Ålestrup betydelig kortere, idet der kun er 25 km mellem Hobro og Ålestrup, medens der er ca. 38 km mellem Viborg og Ålestrup, og dels er der det, at den store trafik, som skal op til Års og Løgstør, jo kommer over Langå og derfor ville få meget besværligere forhold, hvis vi nedlagde strækningen mellem Hobro og Ålestrup i stedet for strækningen mellem Viborg og Ålestrup. Derfor må det altså, når ikke man skal gå til at nedlægge alle Himmerlandsbanerne, være den rigtige måde at gøre det på. Om der senere kan blive tale om yderligere at nedlægge nogle af Himmerlandsbanerne, kan jeg ikke udtale mig om i øjeblikket; det må bero på, hvordan økonomien stiller sig, efter at vi har fore-

taget den operation, der er tale om ved nærværende lovforslag.

Det ærede medlem var også inde på, at når man nu skulle køre på vejene i stedet for med jernbanen, måtte der blive et problem med vejenes vedligeholdelse. Jeg tror, det var det ærede medlem fru Else Zeuthen, der sagde, at det ikke kunne blive til noget stort ekstra slid, når der kun gennemsnitligt kørte 90 passagerer med banen; det er rigtigt, det kan ikke blive noget stort problem, men i øvrigt er det sådan, som det ærede medlem hr. Kr. Juul sikkert ved, at der er ganske bestemte regler for, hvordan vi refunderer vejjudgifterne til kommuner og amter, og disse regler følges naturligvis også i dette tilfælde.

Det ærede medlem hr. Sandau var inde på, at det var en høj pris, man havde givet gennem årene for at drive en sådan under-skudsforretning. Jeg kan kun henvise til, at uanset hvad der er sagt i landstinget for mange år siden, er det sådan, at der foreligger en regulær kontrakt mellem statsbanerne og amtet, og den må man jo respektere. I denne kontrakt er det fastsat, hvor meget der skal betales i årlig forpagtningsafgift, og ligeledes, hvor meget staten skal betale ved overtagelse af banen. Til gengæld er det ikke sådan, at amtet kan forhindre statsbanerne i at overtage banen. Kontrakten er nemlig formuleret sådan, at statsbanerne til enhver tid har ret til at overtage banestrækningen mod at betale det beløb, der er tale om her, og det bliver jo reduceret betydeligt ved, at staten skal have ca. 40 pct. tilbage af den ca. halve million kroner, der skal betales til amtsrådet.

Det ærede medlem hr. Sandau spurgte også, om det var efter et ønske fra befolkningen, at man ville opretholde godstrafikken på denne strækning. Hertil vil jeg gerne sige — idet jeg herved også kan svare på andre ærede medlemmers bemærkninger om godstrafikken — at det ikke er sådan, at statsbanerne agter at opretholde en regelmæssig godstrafik på denne strækning. Hvis man ville gøre det, ville det antagelig betyde et ret væsentligt underskud fremefter. Det, man vil gøre, er at opretholde en vis periodisk godstrafik, specielt for de store virksomheder, der ligger på stræk-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningen, og for hvilke man i forvejen har anlagt spor, netop fordi man for disse virksomheder regner med vognladninger, hvilket også har beskæftigelsesmæssig betydning på egnen. Den øvrige almindelige stykgodstrafik vil gå over landevejene med de bilruter, statsbanerne i forvejen driver.

Jeg kan selvfølgelig ikke her i dag give noget absolut tilsagn om, at den godstrafik, der vil blive drevet på banen, ikke vil give underskud, og jeg er også enig med nogle af de ærede medlemmer, der har sagt, at det heller ikke kan være helt afgørende, om der er et mindre underskud, men jeg vil dog gerne anføre, at det, statsbanerne har til hensigt, er at holde dette underskud så langt nede som muligt og samtidig gøre deres til at betjene de virksomheder, som nu er afhængige af banen, idet de har regnet med at kunne få transporteret banevogne til og fra virksomhederne med de produkter, de skal bruge, og de produkter, som er færdiggjort.

Det ærede medlem hr. Sandau spurgte også, om det var sådan, at statsbanerne har pligt til at holde banen i drift, indtil koncessionen udløber, hvis ikke man nu betaler den afløsningssum, der er tale om, og herpå kan jeg svare, at sådan er det. Hvis ikke statsbanerne overtager banen og betaler afløsningssummen, har man pligt til i den tid, koncessionen løber, at drive banen fuldt ud, og det er altså det, der gør, at man må betale de penge, der er tale om.

Jeg har vist svaret også på det ærede medlem hr. Alfred Jensens spørgsmål om godsbefordringen med det, jeg tidligere har sagt. Hvad angår rutebilforbindelserne, er det efter de undersøgelser, der er foretaget, og som er forelagt for mig, ikke nødvendigt med udvidelser. Der skulle være en sådan betjening med de rutebilruter, der findes, at der ikke skulle kunne opstå noget rimeligt krav fra befolkningen om at få disse forbindelser udvidet. Jeg tror, at der er tilstrækkelig mange forbindelser og endda bedre forbindelser, end man kan give befolkningen ved opretholdelse af banen.

Endelig var det ærede medlem hr. Alfred Jensen inde på spørgsmålet om Hareskovbanen. Jeg synes nok, det ligger lidt langt fra Viborg-Ålestrup, men det kan være,

det ærede medlem syntes, det var en rimelig lejlighed til at komme et andet æret medlem i forkøbet, som ellers kunne have fundet på at spørge om denne Hareskovbane!

Det ligger jo ikke sådan, at spørgsmålet om Storkøbenhavns trafikråd er opgivet. Det er rigtigt, at udvalget ikke arbejder meget intenst med dette spørgsmål, men det er ikke helt opgivet, og jeg håber stadig væk på, at der skulle være en mulighed. Skulle det vise sig, at mit håb ikke går i opfyldelse, må vi tage stilling til, hvad der så skal ske.

Jeg har vist tidligere sagt her i folketinget, at for mig står det således, at skal vi løse problemet for Hareskovbanens vedkommende på den rigtige måde, kan det kun løses ved, at banen videreføres som en tunnelbane ind til centrum i København. Det er den opfattelse, man har inden for statsbanerne, og vi har i og for sig ikke noget imod at løse problemet på den måde. Det er kun et spørgsmål om at skaffe de midler, der skal til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til bygge lov for købstæderne og landet.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2433, fremsættelsen i tidenden sp. 3895).

Formanden: Sammen med denne sag foretages også den under sidste punkt på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om brandvæsenet i købstæderne og på landet.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2403, fremsættelsen i tidenden sp. 3890).

Lovforslagene sattes til forhandling.