

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

paa det nærmeste 550 000 Kr. Naar dette Resultat ligger væsentlig ringere end af Stykgodsudvalget anslaaet, skyldes dette, at Driftsindtægterne i overordentlig Grad har svigtet. Dette belyses yderligere ved en Sammenligning med Driftsindtægterne paa Statsbanenettet *i sin Helhed*. For disse bevirker den herskende Krise og de vanskelige Erhvervsforhold Udsving, der i Procenter — altsaa for Statsbanerne som Helhed — kan opgøres saaledes:

For Personbefordringens Vedkommende var der fra 1930—31 til 1932—33 en Nedgang paa 16,8 pCt., fra 1932—33 til 1933—34 en Opgang paa 9,9 pCt., saaledes at Statsbanerne altsaa siden 1930—31 i alt har haft en Nedgang for Personbefordringens Vedkommende paa 8,6 pCt. For Himmerlandsbanernes Vedkommende stiller det sig saaledes, at der i de to første Aar var en Nedgang paa 38,3 pCt. og i det sidste Aar i Stedet for en Opgang en Nedgang paa 5,8 pCt., saaledes at der i alt er fremkommet en Nedgang paa 41,9 pCt.

Med Hensyn til Godsbefordringen var der paa Statsbanenettet i sin Helhed i det første Aar en Nedgang paa 29,8 pCt., det sidste Aar en Opgang paa 5,8 pCt., altsaa en Nedgang i alt paa 25,8 pCt. For Himmerlandsbanernes Vedkommende var der de to første Aar en Nedgang paa 49,9 pCt. og det sidste Aar en Nedgang paa 2,9 pCt., altsaa i alt en Nedgang paa 51,3 pCt. Den Opgang, der efter det voldsomme Fald fra 1930—31 til 1932—33 i det sidste Aar satte ind for Statsbanerne som Helhed, er saaledes ganske udeblevet for Himmerlandsbanernes Vedkommende, hvor tværtimod Faldet blev fortsat, saaledes at der i Løbet af de sidste 3 Aar forsvandt over  $\frac{2}{5}$  af Personbefordringsindtægten og over Halvdelen af Godsbefordringsindtægten. En nærmere Undersøgelse af Driftsresultaterne paa de enkelte Stationer giver for alle Stationerne det samme Billede af Nedgang fra Aar til Aar.

Jeg kan i denne Forbindelse henvise til det Bilag, der findes i Lovforslaget, hvor hver enkelt af de 25 Ekspeditionssteder staar opført for sig.

Det kan derefter fastslaaes, at der ikke alene er Tale om Bortfald af Befordringer i visse Forbindelser eller af visse Varegrupper eller om en Nedgang, der tør betragtes som forbigaaende og krisebestemt. Det, der sker, er, at Befolkningen i enhver Henseende og for Egnen som Helhed svigter Banerne, saavel med Hensyn til Personbefordring som Godsforsendelser.

Disse har mistet omfattende Transporter af Flæsk fra Slagterierne, af Træ, Cement, Kul, Gødning, Foderstoffer m. m. til Købmænd og Foreninger. Endelig er Transporterne af Mergel fra Kølsen Mergelleje gaaet meget tilbage. Hovedparten af de tabte Transporter (bortset fra Mergelen) er utvivlsomt gaaet over til Landevejsbefordring.

Jeg kan i den Henseende anføre, at den stedfundne Udbygning af Hjarbæk Havn antagelig ogsaa har været medvirkende til den stigende Benyttelse af denne, som ogsaa har medført Bortfald af Banetransport. Naturligvis har den herskende Landbrugskrise medført mindre Transport af visse Produkter, f. Eks. Slagteriprodukter, og denne Krise kan sammen med Nedsættelsen af Statstilskuddet til Mergel have været medvirkende til Nedgangen i Mergeltransporterne. Tilbagegangen er imidlertid saa omfattende, at den maa karakteriseres som afgørende for Spørgsmaalet om Opretholdelse af Banens fremtidige Drift.

Driftsudgifterne er, som jeg før nævnte, bragt endog væsentligt ned under det af Stykgodsudvalget beregnede, og nogen væsentlig yderligere Nedgang kan der ikke blive Tale om. De samlede Driftsindtægter for Himmerlandsbanerne tør efter det foreliggende ikke ansættes højere end ca. 400 000 Kr. aarlig, og de samlede Driftsudgifter, selv efter Gennemførelsen af en Sporforstærkning, kan ikke sættes lavere end til ca. 900 000 Kr. aarlig. Der maa altsaa regnes med et aarligt Driftsunderskud paa  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. uden Medregning af Afskrivning og Forrentning.

Selv om man maa regne med, at ca. 100 000 Kr. af det beregnede Driftsunderskud paa 500 000 Kr. som Følge af de ved Beregningen anvendte Principper ikke kan ventes effektivt sparet ved Banernes Nedlæggelse, og selv om det tages i Betragtning, at Banerne har en Del Betydning for den videregaaende Trafik, saaledes at deres Nedlæggelse indebærer en vis Risiko for et Indtægtstab paa andre Baner, der ikke vil modsvares af en lige saa stor Udgifts-nedgang, maa der dog siges at være og fortsat at ville blive et saadant Misforhold mellem Indtægterne og Udgifterne, at det ikke kan forsvares at undlade at stille Forslag om Driftens Nedlæggelse.

Dette gælder saa meget mere, som Driftens Opretholdelse ud over den nærmeste Tid, som allerede nævnt, vil kræve ikke alene Dækning af det store aarlige Driftsunderskud, men ogsaa Afholdelse af be-