

[Fuglsang.]

er nu heller ikke sikker paa, at ikke ogsaa Toggangen deroppe, med disse fire Tog og med disse Forbindelsestider, har haft en Del Betydning i saa Henseende.

Nu mener man, at hvis Banerne skal drives videre, vil man ikke kunne regne med en Indtægt af mere end 400 000 Kr. om Aaret, medens man vil komme op paa et aarligt Driftsunderskud af ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., idet Driftsudgifterne efter Sporfornyelse o. s. v. vil udgøre ca. 900 000 Kr. Jeg kan ikke i denne Forbindelse undlade en Sammenligning, som jeg ogsaa før har været inde paa, naar man drøftede disse Spørgsmaal, imellem Statsbanernes og Privatbanernes Drift, skønt jeg vel ved, at Statsbanefolkene ikke vil godkende en saadan Sammenligning.

Statsbanerne og Privatbanerne har saadan omtrent lige mange Kilometer Bane — Statsbanerne har næppe dobbelt saa mange Togkilometer som Privatbanerne —, men Statsbanerne staar med et Underskud paa 20 Mill. Kr. — jeg regner med Tallene fra 1933—34, det er de sidste officielle Tal, vi har —, Privatbanerne kun med ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Lød mig nævne vor egen lille Privatbane, som jeg naturligvis omfatter med den største Interesse, Thisted—Fjerritslev-Banen — det er naturligvis ikke saa lang en Banestrækning som dem, der her er Tale om at nedlægge; her er jo Tale om at nedlægge Banestrækninger paa tilsammen over 100 km, medens Thisted—Fjerritslev-Banen kun udgør 54 km; den kostede det os i Driftsaaret 1933—34 295 000 Kr. at drive. Vi havde alligevel et Underskud paa 41 000 Kr., og det var naturligvis beklageligt, men ogsaa dér svigter Godstrafikken. Godstrafikken *maa* nu svigte i Tider som disse, hvor Erhvervslivet stagnerer eller gaar saa rivende tilbage.

Hvis jeg imidlertid følger den Sammenligning, jeg her har anstillet, lidt længere ud — det skal jeg dog spare Tinget for, men hvis jeg gjorde det —, saa mener jeg, der alligevel maatte være Mulighed for at drive Banestrækninger som dem, der her er Tale om at nedlægge, paa en helt anden og langt billigere Maade. Man maa jo ikke glemme, at vi ved Privatbanerne efterhaanden har faaet de samme Lønninger som ved Statsbanerne. Det er dog et Spørgsmaal, som jeg henstiller til den højtærede Trafikminister at overveje lidt nærmere i den Tid, der kommer, for vi er ikke saa glade ved at se Ministeren komme hvert andet Aar med Planer om at nedlægge et Par Baner eller fem, ligesom det nu kan falde, hvis der var nogen Mulighed for at opretholde disse

Baner. Jeg tror heller ikke, at Ministeren er saa glad ved at komme med saadanne Forslag, men saa maa man ogsaa overveje, om ikke Banerne kunde drives paa en billigere og mere hensigtsmæssig Maade.

Den største Vanskelighed for de Baner, som her foreslaas nedlagt, er aabenbart den, at man har slidt Sporene op, saaledes som ogsaa den ærede Ordfører for Socialdemokratiet nævnte. Sporet er slidt op, siger man, og det maa jo være rigtigt, for ellers vilde der maaske nok være Grund til at overveje, om man ikke deroppe i disse Egne alligevel, naar alt tages i Betragtning, vilde støtte Banerne saa meget, at de kunde holdes gaaende foreløbig, saa at vi ikke skulde tvinges til at nedlægge dem netop nu. I en af de vanskeligste Tider, økonomisk set, for Landdistrikterne — det følger jeg til, naturligvis først og fremmest for Landdistrikterne —, vi har gennemlevet, skulde man efter min Opfattelse ikke sætte ind paa at slaa mere i Stykker end højt nødvendigt.

Hvor meget kan der spares? Ja, jeg ønsker at faa dette Forslag i et Udvalg, og dér vil vi jo kunne faa Rede paa, hvor meget der vil kunne spares ved at nedlægge disse Baner. Det bliver ikke saa forfærdelig meget. Personalet vil vi ikke kunne beskæftige andetsteds, saa vidt jeg forstaar; det vil man derfor blive nødt til i det store og hele at sætte paa Ventepenge, og det giver jo ikke nogen overvældende stor Besparelse. Men der melder sig ogsaa det Spørgsmaal, højtærede Hr. Minister, naar vi behandler dette Forslag: Hvad kommer der til næste Aar, og hvad kommer der ad Aare? Naar vi nu faar nedlagt disse Baner, Hobro—Løgstør og Viborg—Aalestrup, og man faar lavet den nye Vej fra Herning til Viborg, er det saa ikke Meningen, at Banen paa den Strækning bliver den næste, der bliver Tale om at nedlægge? Hvordan gaar det overhovedet alle de Baner, som Stykgodsudvalget undersøgte, og som vi dog i alt Fald underhaanden fik Rede paa var paa den sorte Liste?

Jeg vil ogsaa bede om, dog ikke absolut her, men i Udvalget, at faa andre Oplysninger, Oplysninger om, hvordan det er gaaet med de to Baner Skern—Videbæk-Banen og Tønder—Højer-Banen, som det blev vedtaget kunde nedlægges efter 1. Oktober 1934. Det kunde dog være af Interesse at faa at vide, hvordan det stiller sig for dem økonomisk, om man er klar til at nedlægge dem. Jeg tror at kunne sige, at der har ikke været Grund til at være ked af den Stilling, som Rigsdagen tog til Ned-