

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

saaledes, at Personbefordringen stadig kunde finde Sted. Men saa kom der Deputationer fra Eggen til Generaldirektoratet med Henvendelse om Sidesporets Opretholdelse under Forudsætning af Tilførsel af mere Trafik. Man forhandlede saa fra Statsbanerne med et stedligt Udvalg, og det, man sigtede paa, var det lokale Mejeri. Det havde nu ikke nogen meget stor Befordring, det havde 75 t aarlig til en samlet Jernbanefragt af 568 Kr., men man vilde se det som en Imødekommehed, som Tegn paa en Tilknytning til Banen, hvis dette Mejeri vilde lade sine Fragter gaa paa Banen, saa snart det kunde ordne sig med vedkommende Fragtmand derovre.

Det viste sig imidlertid, at det kunde Bestyrelsen af Mejeriet ikke enes om, man forkastede Forslaget. Det siges, at der fra stedligt interesserede Folk er gjort Forsøg paa, om man ikke kunde betale Mejeriet Differencen mellem det, Fragtmanden, Rutebilmanden skulde have, og det, det kostede med Statsbanerne — det er angivet til at være 200 Kr. aarlig; det er maaske rigeligt, men saaledes er det blevet mig opgivet —, og dette blev igen behandlet paa en Generalforsamling i Oktober Maaned i Fjor, men heller ikke under disse Betingelser vilde man være med til at tilføre Banerne disse Befordringer. Dette Billetsalgssted, dette Sidespor er nu lukket, men Befolkningen kan altsaa stadig bruge det som Trinbræt. Jeg nævner det kun som et Eksempel paa, hvorledes man har stillet sig over for Banerne. Jeg fik ogsaa for nogle Dage siden fra Aalborg Privatbaner sendt en stor, mægtig Plakat med Paaskrift: Den hurtigste Stykgods-rute mellem Nordjylland og København, og det meddeltes, at der løb en Rutebil, en Fragtmansbil, altsaa en efter Rutebil-loven ulovlig Bil uden Koncession, med Stykgods, bl. a. fra Nibe, Aars og Hobro, og der var Takster og Tilslutning — Transporten kunde nu gaa den Vej. Det, der her sker, er fuldstændig ulovligt, men af den Slags Ting sker der meget, og Ruterne fortsætter i Virkeligheden trods Mulkt deres Tilværelse.

De Beskyldninger, der er kommet frem, halve Insinuationer — jeg har set det i Pressen i disse Dage derovre, og der har ogsaa været Antydning deraf her fra et enkelt Medlem — om, at man fra Statsbanernes Side havde misrøgtet Himmerlandsbanerne og bevidst havde tilsigtet en Nedlæggelse, og hvad andet der er blevet sagt, vil jeg paa det bestemteste protestere imod. Det er ganske urigtigt, og det er en

ganske utilladelig Paastand, for enhver, der kender en Jernbanemands Psyke — det være sig den laveste eller den højeste, jeg har selv noget af den Psyke —, vil paa Forhaand være klar over, at Statsbanerne meget nødtigt, ja, nødtigt af alt erkender at have tabt Terræn og være blevet overflødiggjort af andre Transportmidler. Derfor er al den Service, al den forretningsmæssige Behandling, som Jernbanerne i Dag viser deres Kunder, ogsaa vist Himmerlandsbanerne; man har kørt saa hurtigt, som Politireglementet i dette Øjeblik tillader for en uindhegnet Bane, det er Maksimum 45 km, man kan ikke komme højere op, før der kommer nye Oversigtsbælter og Lyssignaler, hvad man endnu ikke har faaet paa Privatbanerne. Man har ligeledes tilført Banerne saa godt og saa svært Materiel, som Forholdene tillod, og som navnlig de lette Skinner paa 22½ kg foruden den Tilstand, Sporet har været i, har muliggjort. Det er min Opfattelse, at de ærede Medlemmer af dette høje Ting, som en Gang om Aaret her i Salen og vel sagtens mange Gange uden for denne Sal har søgt at vække Befolkningens Uvilje i Banens Omegn ved at fremstille det, som om Statsbanerne forsømte, negligerede Himmerlandsbanerne, har gjort disse Baner og Mulighederne for deres Opretholdelse den slettest mulige Tjeneste, idet de derved har holdt Trafikken borte fra Banerne.

Naar det ærede Medlem Hr. Fuglsang i 1933, da der sidst var Tale om Nedlæggelse af Banestrækninger, med Henpegning paa Himmerlandsbanerne, hvis Nedlæggelse havde været omtalt som en nærliggende Mulighed, udtalte Ønsket om, at denne Eventualitet vilde virke saaledes, at Befolkningen nu sagde: vi maa forsøge at bruge Banerne noget mere, saa er det ærede Medlems Haab gjort til Skamme. Den Agitation — det er ikke det ærede Medlem, jeg sigter til —, der har fundet Sted, har sat ikke saa lidt ondt Blod mellem Befolkningen og Banerne, idet den har fremstillet de Besparelser og Driftsindskrænkninger, som Rigsdagen havde tiltraadt for at bringe Udgifterne og dermed Driftsunderskuddet ned, som værende en Forsømmelse og en Tilsidesættelse af Befolkningen og dens naturlige Krav. Hvis vi ikke havde gennemført Indskrænkningerne, havde vi sikkert i Øjeblikket haft et Underskud paa 1 Mill. Kr., idet Underskuddet allerede i 1930—31 var 740 000 Kr., men nu paa Grund af de indførte Besparelser er kommet ned paa 500 000 Kr. og det jo hovedsagelig er Godset, der har svigtet. Nu da Forslaget om Nedlæggelse foreligger efter