

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Højer-Banen, som det var Tanken pure at nedlægge, foreslaar man under Hensyn til, at Banen er kort, og at Trafikken kan besørges meget bedre paa den korte Strækning med nogle Statsbanerutebiler i Forbindelse med Tønder Station, at Persontrafikken nedlægges, og at Godstrafikken bevares og foretages ved Traktorer, og at man saa afventer Udviklingens Gang i Marskegnene. Jeg tror, det er et meget fornuftigt Forslag. Med Hensyn til Skern-Videbæk-Banen gælder det, at man endnu ikke har Materiale nok, man har ikke endnu kunnet gennemføre de Driftsindskrænkninger, som er paatænkt, vi har altsaa ikke noget rigtigt Billede af, hvorledes det forholder sig med denne Bane, og der har ogsaa tilsyneladende været nogen Tilgang fra Befolkningens Side. Her beder vi derfor om Udsættelse til et følgende Aar.

Det ærede Medlem Hr. Fuglsang kom med nogle Sammenligninger mellem Statsbanernes og Privatbanernes Drift, et Forhold, som ikke helt kan sammenlignes. Det ærede Medlem nævnte et vist Aar, hvor Statsbanernes Underskud var paa 20 Mill. Kr. og Privatbanernes paa $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Ja, men Statsbanernes Resultat var opgjort med fuld Forrentning og Afskrivning, Privatbanernes var kun det rene Driftsunderskud. (Afbrydelse). Ja, ja, der er en Forskel, en Forskel paa henimod 20 Mill. Kr., saa det spiller jo dog en Rolle, ikke sandt? Det ærede Medlem sagde, at Privatbanernes Personale omtrent var oppe paa Statsbanelønninger. De har været det. De var det i 1919, men det er jo gaaet sørgeligt tilbage for dem; Privatbanernes Vanskeligheder har medført et Tryk paa deres Personale, saa de er gaaet til mange Indskrænkninger i deres Løn, og adskillige Steder har de jo endog maattet være med til at deltage i Banernes Underskud, det vil sige, at Privatbanerne ligger reelt med lavere Lønninger end Statsbanerne. Endvidere opretholdes Privatbanerne, de allerfleste Steder da, ved Hjælp af Tilskud fra Kommunerne, og det giver selvfølgelig en større Samling om Banen, et Forhold, der slet ikke gør sig gældende for Statsbanernes Vedkommende, hvor det jo er Staten, der betaler. Navnlig hvis ærede lokale Folketingsmænd beroliger Befolkningen med, at de skal nok klare Banen, der skal ikke finde nogen Nedlæggelse Sted, saa bliver der jo ikke megen Samling om en Bane! Men alligevel staar det jo ikke saa godt til med Privatbanerne; desværre vil man spørge mindre godt nyt fra dem i de Aar, der kommer. De er ganske samme Vil-

kaar undergivet med Hensyn til Biltrafikken som Statsbanerne, de lider under Konkurrencen herfra i mindst lige saa høj Grad.

Det ærede Medlem Hr. H. F. Ulrichsen gav principiel og saglig Tilslutning. Han havde nogle Betæneligheder, men jeg synes, de var tynde. Det vil ikke komme til at veje meget for Partiet, hvad der kan siges med Hensyn til de Handelsrejsende og om at give Kompensation for nedlagte Statsinstitutioner paa Egnen. Jeg tror heller ikke, det ærede Medlem behøver at være bekymret for Hvalpsund-Banen, jeg tror, det vil virke i gunstig Retning for denne Bane, at den bliver alene der; det kan man jo se forskelligt paa, men jeg tror ikke, man kan sige, at det vil slaa Hvalpsund-Banen ned.

Jeg vil til Slut sige, at hvis Rigsdagen, staaende over for et saa vel begrundet Forslag som dette, idet alle Betingelser, stillet i 1933, er opfyldt og til Stede, efter at Udgiften er nedbragt til det mindst mulige, og Befolkningen har vendt sig fra at bruge Banen, kun betragter den som en behagelig prisregulerende Reserve, jeg siger, at hvis Rigsdagen under disse Vilkaar vil vende sig imod en saadan Banes Nedlæggelse og vil mene, at Staten ikke alene skal ofre i ny Anlægskapital mere end 2 Mill. Kr., men tillige skal bære et aarligt Driftsunderskud paa $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., ja, saa kan Rigsdagen selvfølgelig indtage det Standpunkt. Men det er et Standpunkt, der forpligter, saaledes som jeg udtalte det i 1933, idet det kan tillade Befolkningen overalt i Landet, hvor der findes Statsbaner, med nogenlunde Tryghed at vende sig fra Banerne uden at risikere at miste dem. Og det er vel i nogen Grad det, der er sket her, at man, efter Rigsdagens Stilling til Banenedlæggelsesforslaget i 1933, ved Himmerlandsbanerne som adskillige andre Steder har ment, at der sker saamænd ikke noget alligevel, vi beholder nok Banen, enten vi bruger den eller ej. Men det er, som jeg ogsaa sagde i 1933, et i sine Konsekvenser over for Landets Økonomi meget kostbart Standpunkt.

A. C. Mortensen: Jeg forstaaer, at efter den Udvikling, der er foregaaet, har der ikke været andet for Ministeren at gøre end at fremsætte dette Forslag om Nedlæggelse af disse Baner. Det er ogsaa ganske forbløffende, at disse Baner, der løber over et saa mægtigt Omraade, som tilsammen er ikke mindre end 100 km lange, kun har en samlet Bruttoindtægt i et Aar paa 400 000 Kr. Det er et kraftigt Vidnesbyrd om, at Befolkningen har vendt sig fra Banerne, og dette er vel heller ikke saa mærkeligt,