

[Justitsministeren.]

brandfarlige virksomheder m. m., samt bestemmelser om skorstensrensning og brandsyn.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til bemærkningerne til forslaget og til den afgivne betænkning, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup.*

Gennem de sidste åringer har statsbanerne i vid udstrækning gennemført rationaliseringsforanstaltninger for derigennem at nedbringe statsbanernes driftsunderskud. Foruden sådanne foranstaltninger, som sigter til at billiggøre driften af banerne, har man også opmærksomheden henvendt på sådanne sidebaner, hvis benyttelse med tiden er blevet så ringe, at det må anses for uforvarligt fortsat at opretholde dem. Som bekendt har man gennem årene nedlagt en række sådanne sidebaner.

Banen fra Viborg til Ålestrup har gennem årene været stærkt underskudgivende, og allerede i rigsdagssamlingen 1934-35 blev der under hensyn hertil fremsat lovforslag om banens nedlæggelse, men forslaget blev ikke gennemført.

For finansåret 1956-57 udviser en foretagen opgørelse, at banens samlede driftsunderskud — eksklusive forrentning og afskrivning — udgjorde ca. 780 000 kr., hvilket svarer til et underskud af den ca. 38 km lange bane på ca. 21 000 kr. pr. km, hvad der er næsten det dobbelte af underskuddet pr. km af det samlede statsbanenet.

Personbefordringen er kun ringe; således kan nævnes, at antallet af solgte billetter mellem banens stationer i finansåret 1956-57 kun udgjorde ca. 90 stk. pr. dag. Årsagen til denne ringe benyttelse af banen må formentlig bl. a. søges deri, at banens stationsbyer allerede nu trafikeres af rutebiler.

Således trafikeres stationsbyerne Møldrup og Hvam af statsbanernes rutebil Viborg-Ålestrup-Ålborg og stationsbyen Skals af statsbanernes rutebil Viborg-Løgstør, medens stationsbyen Løgstør, der er beliggende på landevejen Skive-Viborg, trafike-

res af den private rutebil Skive-Viborg. Det vil derfor ikke være påkrævet at oprette nye rutebilforbindelser for at betjene banens opland, såfremt lovforslaget om banens nedlæggelse gennemføres.

Da banens spor, såfremt de kun benyttes til godstrafik, vil kunne benyttes i mange år uden vedligeholdelsesudgifter af betydning, og da godstrafikken ikke er helt ubetydelig, tænkes denne indtil videre opretholdt. For at kunne gøre dette, således at udgifterne bliver de mindst mulige, agtes kun vognladningsgodset udkørt og afhentet. Dette vil kunne ske med den forhåndenværende rangertrækraft på Viborg station. Stykgodset tænkes befordret med statsbanernes bestående lastbilruter.

Når godstrafikken gennemføres på denne måde, vil stationerne kunne nedlægges ved persontrafikkens indstilling. Statsbanerne påtænker dog i stationsbyerne at etablere godsindleveringssteder, og muligvis kan disse etableres fælles med postvæsenets ekspeditionsssteder. Om man hertil mest hensigtsmæssigt kan bruge de nuværende stationsbygninger, vil der blive forhandlet med de pågældende stationsbyer om.

Det skal bemærkes, at nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup medfører mulighed for at nedbringe underskuddet betydeligt på den anden Himmerlandsbane, banen fra Hobro over Ålestrup til Løgstør. Ved nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup bliver man nemlig ikke mere bundet af togtilslutningerne i Ålestrup, og derved bliver det muligt at gennemføre en reduktion af den trækraft, der skal være til rådighed for driften på banen fra Hobro til Løgstør. Herved påregnes opnået en besparelse på ca. 270 000 kr. årlig, hvorved denne banes underskud i væsentlig grad formindskes.

Såfremt det høje ting måtte give tilslutning til, at banen nedlægges, må — således som nævnt i lovforslagets § 1 — staten dog først erhverve banen.

Banen er anlagt i 1890-1893 i henhold til en til Viborg amtsråd med hjemmel i lov af 12. april 1889 den 4. juni 1890 meddelt koncession på 80 år fra banens ibrugtagning den 15. september 1893.

I henhold til koncessionens § 11 skulle banen, når den var færdigbygget, overtages og drives af staten efter nærmere overens-