

[Alfred Jensen.]

må tinget træde sammen og drage omsorg for, at understøttelsesproblemerne er løst, inden vi kommer til næste understøttelsesår.

Aksel Larsen: Jeg vil tillade mig at stille et par spørgsmål til den højtærede minister. Jeg vil naturligvis stemme for lovforslaget; men jeg er ikke helt klar over, om den ekstra hjælp, der nu kan ydes, kun kan ydes til understøttelsesberettigede medlemmer af statsanerkendte arbejdsløshedskasser, eller om der findes en mulighed for, at arbejdsløse, der er faldet f. eks. for 26 ugers bestemmelsen, men er medlemmer af arbejdsløshedskasser og har den tilstrækkelige arbejdsløshed, altså mindst 90 kontrollerede dage i tiden 1. oktober-1. april, også vil kunne komme i betragtning.

Ligeledes vil jeg tillade mig at henlede opmærksomheden på, at der vel også er nogle arbejdsløse — jeg er ikke klar over antallet — som af en eller anden grund ikke er eller kan være medlemmer af en arbejdsløshedskasse, men som går til kontrol, og som får deres hjælp gennem socialkontoret, og jeg vil spørge, om der er nogen mulighed for, at de vil kunne få ekstra hjælp.

Socialministeren (Bomholt): Lovforslaget skal forstås, nøjagtig som det lyder: de 90 dage inden for de 6 vintermåneder.

Hermed sluttede forhandlingene.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 128 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Alestrup.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2529, fremsættelsen i tidenden sp. 3893).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Når man taler om nedlæggelse af jernbanestrækninger, det være sig privatbaner eller statsbaner eller en kombination som i dette tilfælde, vil den pågældende egns befolkning normalt betragte det som et tilbageskridt, at den skal miste sin jernbane. Den opfatter det nærmest, som om den kommer til at tilhøre et underudviklet område, og det har nu ikke så forfærdelig meget med virkeligheden at gøre. Vi ved, at de egne, som hidtil har fået nedlagt deres baner, det være sig statsbanedrevne eller privatbanedrevne, ikke er blevet dårligere stillet. Jeg er temmelig sikker på, at man i alt fald kunne nævne 3 tæt befolkede områder, som i de seneste årtier har fået nedlagt deres baner og er udmærket tilfreds med den ordning, de har fået. De kan blive betjent af rutebiler og fragtbiler, måske på en hurtigere, mere elastisk og bekvem måde, end de tidligere blev betjent af de pågældende jernbaner, fordi den service, eller skal vi sige det, der giver farve over dette område, er det, man først må give afkald på, når man skal søge at nedbringe udgifterne.

Vi forstår godt, at de pågældende egnes befolkning kan have sådanne følelser. Der er vel også mange af os, der kender enkeltpersoner, der er kommet op i årene, og hvis livsgerning på egnen i nogen grad er knyttet sammen med den udvikling, som de mange baner, der blev anlagt i slutningen af forrige århundrede og begyndelsen af dette, har betydet for den enkelte egn, men selv om vi kan se, hvad disse baner har betydet, og må erkende, at de i adskillige år kom til at betyde overmåde meget for de pågældende egnes beboere økonomisk og kulturelt, så må vi dog, når vi har givet banerne denne honnør, erkende, at de nu har overlevet sig selv, og det er uansvarligt at blive ved at pumpe penge ind i sådanne foretagender, som man ved alligevel vil være dødsdømt på længere sigt.

I det givne tilfælde er det jo således, at man allerede i 1930'erne klart så, at denne og den øvrige del af de såkaldte Himmerlandsbaner hurtigst muligt burde nedlægges. Det resultat kom man til ad forskellige veje. Vi kan se af forslaget, når vi undersøger, hvorledes det har forholdt sig, at i det forslag, som blev fremsat, ikke i sam-