

[Horn.]

lingen 1933-34, som der står, men i samlingen 1934-35, var man at den formening, at man burde nedlægge alle Himmerlandsbanerne, også strækningen fra Viborg til Løgstør, fordi de var meget, meget tabgivende, og man ville stå over for betydelige investeringer, hvis man skulle drive dem videre. Det er ganske interessant at lægge mærke til de forhandlinger, som fandt sted dengang, og også slutningen: at man i det nedsatte udvalg var enig om, at man skulle tage sagen op igen, når man mødtes i samlingen 1935-36. Men så pludselig forduftede de pågældende medlemmers interesse for sagen. Det kan der sikkert fortælles mange morsomme historier om. Jeg skal bare konstatere det enkelte, jeg har fundet ud af: at man havde skiftet trafikminister i i mellemtiden. Så kan man i øvrigt spinde videre på de mange historier.

Tilbage bliver, at man dengang både i det såkaldte stykgodsudvalg, der afgav sin betænkning i 1935, og i den store trafikkommission af 1936, som afgav sin betænkning i 1939, efter undersøgelser kom til det resultat, at disse baner var så tabgivende, at man hellere måtte nedlægge dem i dag end i morgen. Så kom krigen og satte en stopper for mange ting, ellers tror jeg, at adskillige baner ville være blevet nedlagt. Der er ikke tvivl om, at standpunkterne i trediverne i høj grad var præget af den arbejdsløshed, der var dengang, og den lavkonjunktur, man var inde i, men så kom krigen, og under den havde man hårdt brug for banerne.

Der er nu faktisk gået 25 år, siden man tog dette for så vidt meget klare standpunkt, så befolkningen har haft lejlighed til nøje at overveje, om den ville beholde sin bane eller ej, og det er fastslået så tydeligt, som det kan gøres, at det har befolkningen ikke ønsket, for den har ikke brugt banen; der har været en meget lille belastning. Det fremgår ikke af det materiale, vi har, men jeg ved, at der er ønske om at få nedsat et udvalg, og jeg vil derfor senere foreslå et sådant nedsat, og dér kan vi få oplysninger om, hvordan det forholder sig.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at befolkningen i almindelighed, når den sammenligner antallet af de person- og tonkilometer, der her er tale om, med dem, som gælder for

adskillige privatbaner, som er blevet nedlagt, vil sige: har det virkelig kunnet gå så længe! Derfor er det også forståeligt, at der er nogle, der har givet udtryk for, at man burde vende tilbage til forslaget fra 1934 om at tage hele strækningen. Der kan imidlertid være grunde, der taler for, at man tager det i et par tempi, og det kan vi se nærmere på. Dette har jeg gerne villet sige, fordi vi vedstår det, man dengang fra alle partiers side i enighed gav udtryk for.

Da vi behandlede nedlæggelsen af Slangerupbanen, var det, der skabte enighed i udvalget — og det vil medlemmerne, i hvert fald de, der var medlemmer af udvalget, huske — at den daværende generaldirektør for statsbanerne gav tilsagn om, at statsbanerne nok skulle anmode om nedlæggelse af baner, efterhånden som man så, at der var strækninger, der var lige så økonomisk dårlige som en række privatbaner, idet flere af udvalgets medlemmer fremførte, at det ikke kunne være rimeligt, at en enkelt egn skulle pilles ud, det måtte være sådan, at befolkningen behandlede lige. Statsbanerne har i mellemtiden nedlagt blindtarmen Videbækbanen, og nu kommer man altså med dette forslag, og jeg må opfatte det på den måde, at det ikke alene skyldes selve situationen, men også det tilsagn, som dengang blev givet af statsbanernes daværende generaldirektør, hvilket naturligvis ikke kan være bindende, hverken for direktoratet eller for den nuværende generaldirektør. Jeg nævner det kun, for at det ikke skal komme bag på nogen og for at tilkendegive, at vor linje fra dengang står vi ved.

Efter disse principielle betragtninger vil jeg gerne tilføje, at underskuddet næppe kan klares ved at rette på taksterne, hvilket der inden længe vil blive stillet forslag om, men jeg tror, at der er store muligheder for at begrænse det ved at skære de ting væk, som er meget tabgivende, og statsbanerne burde have folketingsets tilslutning til at foretage det, der bør foretages, når tiden er inde. Vi ved, hvilken vanskelig stilling statsbanerne er i, og der er folk nok, der kritiserer, at de giver underskud o. s. v., men folk er meget ømtålige, når statsbanernes ledelse så vil foretage sig noget for at bringe tingene i den bedst mulige orden;