

[Kr. Juul.]

de kunne få lejlighed til at udtale sig, og jeg vil gerne kritisere den højtærede minister for, at dette ikke er sket.

Standsning af jernbanedrift vil altid være en sag, der har to sider. Den ene side er hensynet til økonomien, den anden er de egnsinteresser, der har forbindelse med den pågældende banes drift. Skønt banen fra Viborg til Ålestrup i 1934, da sagen sidst var fremme, var stærkt underskudsgivende og havde været det i flere år, lykkedes det dengang ved energisk indsats fra egnens repræsentanter at afværge nedlæggelsen af banen, idet det blev ført frem, at der var stærke egnsinteresser og erhvervsinteresser knyttet til dens fortsatte drift. Folketinget bøjede sig altså dengang for gode, saglige argumenter, og der er vel næppe heller tvivl om, at i tiden, der er gået siden, har banen virket til gavn for egnen. Naturligvis må dog en banes egnsværdi kunne spores også i det økonomiske resultat, og det betydelige underskud, som Viborg-Ålestrup banen nu giver, tyder på, at benyttelsen af banen er for ringe, og at interessen i at opretholde driften er formindsket. Måske er der alligevel egnsinteresser knyttet til opretholdelsen af driften, ja, det ved jeg positivt at der er, og det er i og for sig forståeligt af flere grunde. For det første er det staten, der har forpagtet banen, driver den og betaler underskuddet og desuden afleverer en beskeden forpagtningsafgift til Viborg amt. Dertil kommer, at en banes blotte eksistens altid vil have en vis regulerende virkning på fragtsatserne også for de andre befordringsmidler; men det alene kan næppe være grund nok til, at staten skal fortsætte med en så stærkt underskudsgivende banedrift som denne. Nu lyder der også fra lokalkendte folk røster om, at statsbanerne selv bærer en vis del af skylden for det dårlige driftsresultat, og det anføres som begrundelse herfor, at statsbanerne driver en rutebil på strækningen Viborg-Ålestrup til lavere takster end banens. Det vil naturligt få den følge, at persontrafikken forsvinder fra banerne og går over på rutebilerne.

Det var én anke. Herudover anføres der noget, som i og for sig lyder lidt ejendommeligt. Jeg fremfører imidlertid også de betragtninger her, fordi jeg har en vis for-

modning om, at de er rigtige; de angår administrationen på stedet i det hele taget. Det siges, at når en kunde indleverer stykgods på Ålestrup station til befordring til stationer imellem Ålestrup og Viborg, bliver det befordret fra Ålestrup til Hobro, fra Hobro til Randers, fra Randers til Langå og fra Langå til Viborg; derefter bliver det overført til en af statsbanernes fragtbiler og endelig befordret til en station mellem Viborg og Ålestrup. Sådant stykgods kan altså havne på Hvam station 5 banekilometer fra udgangspunktet efter at have tilbagelagt en bane- og bilstrækning på 135 km. Det lyder jo utroligt, og jeg ville da egentlig også gerne, om den højtærede minister var i stand til at dementere, at der er tale om en så urimelig administration af statens banedrift.

Men som sagt: banen tilhører Viborg amt. Det er muligt — det har jeg ingen grund til at tvivle om — at ministeren har det juridiske i orden. Han kan sikkert overtage banen, og det vil atter betyde nedlægning, men jeg synes alligevel, at som forholdene er nu, hvor Viborg amt som sagt har betonet baneanlægget og stadig væk må have en vis interesse i banens drift, må det være naturligt, inden der foretages videre i sagen, at give amtet og kommunerne lejlighed til at udtale sig angående det foreliggende forslag.

Der synes at være nogle, der mener, at den bane, ministeren har bestemt sig for, altså nedlæggelsen af strækningen Viborg-Ålestrup, ikke er den strækning, der først burde nedlægges, ifald der i det hele taget skal være tale om indgreb af den art; det burde i stedet være strækningen Hobro-Ålestrup. Derfor vil det være naturligt, at lovforslaget underkastes en grundig behandling, hvorved de forskellige synspunkter kan få lov til at gøre sig gældende og blive stillet op mod hinanden. I det udvalg vil der også være bedst lejlighed til at drøfte de øvrige praktiske spørgsmål, som rejser sig i forbindelse med lovforslaget, herunder også hvorvidt det vil være formålstjenligt at fortsætte med befordring af vognladningsgods. Jeg må sige, at jeg har ikke den stærkeste tiltro til, at det vil kunne gøres uden underskud, men selv med et mindre underskud mener jeg at en sådan indskrænket drift vil være forsvarlig.