

[Else Zeuthen.]

her, få oplyst, hvordan økonomien stiller sig på dette område.

Alt i alt kan jeg på det radikale venstres vegne tilsi den højtærede minister en velvillig behandling af det foreliggende lovforslag.

Sandau: Retsforbundet kan tilsi støtte til det foreliggende lovforslag om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup, selv om det er mærkeligt at erhverve ejendomsret til noget med et sådant formål.

Den første tanke, jeg fik, da jeg gennemlæste lovforslaget, var, at det var en ualmindelig høj pris for at overtage en kæmpeunderskudsforretning. Det rene driftsunderskud på banen har været 780 000 kr. om året, og ved at nedlægge persontrafikken kan der opnås en besparelse på 270 000 kr. på Himmerlandsbanen. Det tæller selvfølgelig; men jeg vil dog gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om en fortsættelse af banen udelukkende med godstrafik er et ønske fra egnens befolkning, og om det kan blive nogenlunde rentabelt, om man altså kan regne med, at underskuddet på de 780 000 kr. så nogenlunde kan spares ved denne overtagelse.

Da man i 1935 foreslog banen opkøbt og nedlagt, taltes der om, at egnens befolkning havde svigtet banen. Det taler man ikke om i dag. Man er helt klar over, at der er tale om en udvikling, og statsbanernes rutebiler er selv med til at konkurrere med banen. Det forekommer mig noget mærkeligt, at man gennem årene har betalt en forpagtningsafgift til Viborg amt på næsten 20 000 kr. årlig; det bliver gennem årene over 1 mill. kr., som dette amt har fået i stedet for at deltage i underskuddet.

Det fremgår ikke af forhandlingerne fra dengang, man oprettede banen, at det var meningen, at amtet skulle have en afgift, det var ikke den almindelige opfattelse.

Ved de afsluttende forhandlinger i landstinget den 29. marts 1889 udtalte udvalgets ordfører, det daværende medlem af landstinget hr. Rump, følgende (landstingets forhandlinger 1888-89, sp. 1516):

„Thi hvilket vederlag der skal gives, hvis der overhovedet skal gives noget vederlag for overtagelse af driften, bør dog virkelig ikke bero på, hvad banen har kostet, men på, hvad udsigt der er til, at der kan komme et driftsoverskud tilstede.“

Nu vil man muligvis sige, at 20 000 kr. eller 19 920 kr. ikke er meget, og det er det naturligvis heller ikke i en tid, hvor man regner med mere svimlende tal. Men når tallet skal lægges til grund for en kapitalisering, så bliver det jo til penge. Staten har vel ret til, som der står i bemærkningerne, at overtage banen for $2\frac{2}{3}$ gang den årlige forpagtningsafgift; men jeg vil gerne spørge, om staten, i fald den ikke benytter sig af denne ret til at overtage banen, da er pligtig til at holde banen i drift i den resterende del af de 80 år, som koncessionen lyder på.

Denne bane har naturligvis betydet meget for denne tidligere så tyndt befolkede hedeegn, der derved ligesom kom i forbindelse med omverdenen. Nu er udviklingen imidlertid løbet fra de små banestrækninger, og det er helt i sin orden, at denne banestrækning nedlægges; jeg kan bare ikke indstille mig på, at staten skal betale over en $\frac{1}{2}$ mill. kr. for at få lov til dette, selv om staten får 40 pct. tilbage som sin andel. Det havde været mere i overensstemmelse med den opfattelse, som landstingsudvalget gennem sin ordfører gjorde gældende for netop 70 år siden, om man havde overdraget til staten at nedlægge banen uden vederlag. Den eneste formildende omstændighed er vel den, at der faktisk kun er tale om en overflytning af penge fra den ene offentlige kasse til den anden.

Med disse bemærkninger kan jeg på retsforbundets vegne tilsi forslaget en