

Trafikmidler uden Tilskud kan overtage privatbane-Trafikken

Staten kan spare Privatbane-Millionerne, siger Formanden for Rutebilejerne i Aalborg Amt Henry Thinggaard

Klare tal beviser at privatbanerne har udspillet deres rolle, hævder formanden for rutebilejerne i Aalborg Amt, Henry Thinggaard, Lindholm, over for Jyllands-Posten paa baggrund af de udtalelser, som Aalborg Privatbaners formand overretssagfører G. Rendbeck fremsatte her i bladet i søndags.

- Privatbanerne befordrer næppe mere end 3-4 pct af samtlige rejsende til og fra Aalborg, fortsætter rutebilejer Thinggaard, og det vil ikke volde noget problem at lade dette transportbehov dække af trafikmidler, som arbejder uden tilskud fra det offentlige.

Tilskud til maanedsskort

- Risikerer forbrugerne en forøgelse af billetpriserne, naar privatbanerne forsvinder?

- De to ting vil intet have med hinanden at gøre, idet alle koncessionshavere er undergivet de offentlige trafikudvalgs tilsyn og ikke kan foretage takstregulering uden udvalgenes godkendelse.

Vi har i øjeblikket samme takster som privatbanerne med undtagelse af prisen for maanedsskort, hvor vor pris er sat i relation til en rabat paa de ordinære priser, mens privatbanerne i konsekvens af tilskudspolitikken paa dette omraade kører med takster, som ingen kan konkurrere med, men som er med til at øge underskuddet for banerne. Det kan i øvrigt ikke være rigtigt, naar Aalborg Privatbaners underskud for sidste regnskabsaar opgives til godt 3 millioner kroner. Forlods udreder staten 2.133.000 kr. i de lovbestemte regulerings- og pensionstillæg til banens ansatte, saa i virkeligheden er Aalborg Privatbaners underskud for 1962-63 5.260.000 kr.

- Privatbanerne motiverer fremtidseksistensen med henvisning til de interesser, der sammenknytter hele landsdelen?

- Saa længe der ikke er bane til Hanstholm, er det efter min mening tvivlsomt, hvilken betydning havnen vil faa for Fjerritslev-banen. Hvalpsund-banen, som banernes formand gerne ser kaldt Salling-banen, kommer ikke til Salling, men stopper i Hvalpsund, hvorfra overførsel af passagerer og gods sker med banens færge.

Der har med færgen i regnskabsaaret 1962-63 været overført 2 - to - jernbanevogne, men 41.512 biler og godt 3000 tohjulede køretøjer. Paa den baggrund er det lidt fordringsfuldt at kalde banen for Salling-banen og at opvurdere den til en landsdelsforbindelse.

- Der mærkes stadig et vist sammenhold mellem privatbanerne og de enkelte kommunalbestyrelser?

- Det er mit indtryk, at grænsen er ved at være naaet. Det er med stadig voksende vægt kommet til udtryk gennem udtalelser af kommunalbestyrelsesformænd, som nu gaar ind for en afvikling. De beløb, som kommunerne betaler, er ikke et fuldgældigt udtryk for skatteydernes tilskud til banerne, idet statens tilskud ogsaa maa medregnes.

Underskuddene har i de senere aar været af en saadan størrelse, at 10 aars underskuddsdækning med renter og renters rente ville være tilstrækkelig til at betale den nye Limfjordstunnel.

- De tror ikke paa en fremtidig rentabilitet af privatbanedrift, selv om transportmidlerne ændres fra jernbanevogne til rutebiler?

- Nej, naar baneformanden mener, at næppe nogen kan vise lavere driftsomkostninger end privatbanerne, rimer det ikke med, at rutebilruter, som banerne overtager eller blot tager fra private, og som har givet private et levebrød, efter et kort aaremaal i banernes besiddelse giver underskud.
- Det kan bevises med tal?

- Med adskillige eksempler. Det seneste fra Hvalpsund-banen, som i 1953 sikrede sig flertal i trafikudvalget for overtagelse af den indtil da privat drevne rute :Løgstør-Ranum-Aalborg. Inden der var gaaet 10 aar møder banen i regnskabsaaret 1962-63 med et underskud paa ruten paa 29.918 kr. En sideløbende privat rute med nøjagtig samme vikaar og linjeforing er stadig en sund forretning.

Ingen naturlig S-togs dækning

- Overretssagfører Rendbeck mener, at banerne vil faa en ny betydning som en art S-togs dækning for Aalborgs planetbyer?

- Med det lidt overfladiske kendskab, jeg har til byudviklingen omkring Aalborg, er det min opfattelse, at planetbyerne ikke placeres i nærheden af banerne, men paa bar mark for at have frie hænder til udformningen. Det er motorgader og ikke jernbaner, der stiller krav til den offentlige investering i trafik.

- Vil privatbanernes eventuelle ophør ikke stille de koncessionerede rutebilfolk over for betydelige investeringskrav?

- Rutebilejerne i Aalborg-området vil uden yderligere investering kunne overtage samtlige Aalborg Privatbaners passagerer. Det drejer sig som nævnt kun om 3-4 pct af samtlige rejsende til og fra Aalborg.

Det er oplyst, at den gennemsnitlige belægning pr. plantog for samtlige strækninger under Aalborg Privatbaner ligger imellem 39 og 27 passagerer, altsaa langt færre end der kan være i en enkelt rutebil. En halv snes lastbiler vil kunne klare banens godstransportarbejde, og der er alene i Aalborg Politikreds indregistreret 5000 last- og varevogne. Der er ingen grund til bekymring i den retning. Transporten kan uden privatbanerne klares med forhaandenværende materiel.

- De anklager det offentlige, altsaa baade kommunerne og staten for fejlinvesteringer med hensyn til privatbanerne?

- Efter en almindelig menneskelig vurdering maa det være forkert at øse penge ud til noget, som har overlevet sig selv og ikke længere er nødvendigt for samfundets trivsel. En investering paa 1 million kr. i jernbanespor paa en ny Hadsundbro, naar Aalborg-Hadsund Jernbane formentlig vil være væk omtrent samtidig med, at den nye bro er en realitet, er efter min mening en fejlinvestering.

Jeg tror, det ville være nyttigt, hvis man inden for de enkelte kommuner gjorde sig klart, hvor langt det aarlige banetilskud kunne række til andre trafikinvesteringer med normal vejfondstilskud. Aalborg Kommune betaler alene godt en kvart million kr. i aarligt tilskud til banerne. Sikke parkeringsmuligheder der kunne laves for de penge.