

Aalborg privatbaner bør standse nu !

Af viceborgmester Erik Thorn, Nørresundby

Der skal bygges tunnel under Limfjorden og i tilslutning hertil etableres motorvejsstrækninger saavel nord som syd for fjorden. I forbindelse med vejudfletning nord for fjorden er man klar til at ofre en halv million kroner paa forlægning af jernbanespor, som tilhører Sæbybanen.

Samtlige kommunalbestyrelsesformænd langs denne strækning har med undtagelse af een erklæret, at banen skal ophøre senest 1. april 1969 og helst tidligere.

Paa sydsiden af Limfjorden gør man klar til at ofre et millionbeløb paa en motorvejsbro over Hadsundbanen.

Ved man ikke i vejdirektoratet, at kommunegarantien for Aalborg Privatbaner udløber 1. april 1969, og at banens skæbne er beseglet fra denne dato - og endda sandsynligvis tidligere? Ellers er det paa tide, at vejdirektoratet bliver underrettet herom.

Aalborg Privatbaners trafikmæssige betydning er nu saa ringe, at det samfundsmæssigt er uforsvarlig at lade dem fortsætte. Lad mig dokumentere det med nogle tal:

Aalborg, Privatbaner befordrede i 1961-62 838.512 rejsende og i 1963-64 739 628 eller ca. 100.000 færre, er nedgang paa to aar paa ca. 12 pct.

I samme tidsrum er trafikken over Limfjordsbroen steget med ca. 25 %.

Aalborg Privatbaners godstransportarbejde var i 1961-62 5.495.070 ton/km og i 1963-64 4.829.883 ton/km eller 665,187 ton/km mindre, en nedgang paa ca. 12 pct.

I samme tidsrum er samfundets samlede godstransport steget betydeligt. Medens den i 1950 udgjorde 3600 millioner ton/km, steg tallet i kalenderaaret 1961 til 8900 millioner og i 1963 til 10.500 millioner ton/km.

Tager man jernbanerne som helhed, er andelen i den samlede persontransport i Danmark maalt i personkilometer halveret fra 1955 til 1964. Jernbanens andel i den samlede godstrafik, der i 1950 udgjorde 36 pct., var i 1961 faldet til 17 pct. og i 1963 til 14 pct.

Ser man paa en enkelt af Aalborg Privatbaners banestrækninger Hadsundbanen, viser det sig, at dens samlede godstransportarbejde, i sidste regnskabsaar var mindre end det transportarbejde, der udøves, naar en, vognmand hver dag i 300 dage kører et læs brunkul fra, Søby til Aalborg. Og banen, har dog kørt i 365 dage.

Banens persontransportarbejde er i gennemsnit ca. 40 passagerer pr. plantog - og disse passagerers gennemsnitlige rejselængde er mindre end halvdelen af banens strækning.

Der er alene i Aalborg politikreds indregistreret 5-6000 last- og varevogne, og de rutebilejere, der har ruter i Østhimmerland, disponerer over 26 vogne med ca. 1000 siddepladser.

Der er altsaa, ingen fare for at gods og passagerer ikke kan blive befordret uden banen. Derfor kan den undværes.

De andre banestrækninger indenfor Aalborg Privatbaner viser stort set samme resultater.

Lad os for fuldstændighedens skyld samtidig se paa Aalborg Privatbaners regnskaber. Banernes virkelige underskud, altsaa underskud før statsrefusionerne, har i aaret i 1963-64 været følgende:

Hadsundbanen	1.124.744 kr.
Hvalpsundbanen	1.385.173 kr.
Fjerritslev-Sæbybanen	3.041.651 kr.
I alt	5.551.568 kr.

Underskuddet bliver ikke mindre aar for aar, og fortsætter banerne til 1. april 1969, vil der i aarene indtil da blive et samlet underskud paa mindst 30 millioner kroner.

Det afgørende er for så vidt ikke, om vi skal betale dette. beløb eller ej: Det afgørende er, om det er nødvendigt at betale det, altsaa om vi kan undvære Aalborg Privatbaner eller ikke.

Da banernes transportarbejde er af en saadan størrelsesorden, at det uden vanskelighed overtages af den bestaaende transportkapacitet, kan Vi undvære banerne og spare underskuddet.

Hvorfor stikker man i Øvrigt folk blaar i Øjnene ved altid at nævne banernes rest underskud, altsaa underskuddet efter fradrag af statsrefusioner? Er der virkelig ingen kommunalbestyrelsesmedlemmer, der gider læse regnskabet? Af dette fremgaar forholdene med al Ønskelig tydelighed.

Kommunerne indgik i sin tid paa garanti for banerne for indeværende periode under den forudsætning, at de kunne klare sig til 1969 uden større investeringer. Skal banerne fortsætte udover 1969, er modernisering nødvendig.

Kommunerne maa da binde sig for en ny garantiperiode af mindst 10 aars varighed og for en moderniseringssum af størrelsesordenen 90-100 millioner kroner, et beløb, der ville hjælpe godt paa f. eks. en ny vestbro over Limfjorden.

Tror nogen, at kommunerne gaar med til det?

Sikkert ikke.

Saa sikkert som noget fremtidigt overhovedet kan siges; kan det fastslaas, at driften af Aalborg Privatbaner er indstillet senest 1. april i 1969.

Her er jeg ved at være tilbage ved mit udgangspunkt.

Til den tid vil man have fuldført eller være i færd med at fuldføre sporforlægning nord for Nørresundby og, motorvejsbro over Hadsundbanen.

Ved standsning : af Aalborg-Hadsund jernbane bortfalder enhver antagelig motivering for at anlægge jernbanespor paa den ny bro over Mariager fjord ved Hadsund.

Taler jeg for døde øren?

Ja, maaske: Intet er saa svært at hamle op med som vanetænkning.

Paa tre her nævnte steder er man klar til at ofre millioner af offentlige kroner paa anlæg, der er overflødige den dag - eller maaske allerede før de er færdige.

Jeg nærer den største beundring for den maade, Aalborg Privatbaners ledelse og personale løser opgaverne paa. At det er haabløst, er ikke deres skyld. Men bør man ikke snarest muligt, dels af hensyn til personalet; dels af hensyn til det offentliges dispositioner, faa lovformeligt, vedtaget, at banerne i-hvertfald ikke fortsætter udover 1. april 1969. Den omstændighed, at banerne ligger i vejen for motorveje m. v., burde anspore til hurtigere nedlæggelse. Og et moment mere til overvejelse er, at den privatbane, der lukker sidst, faar den daarligste likvidation. Den har ingen købere til brugbart material. Kan banens bestyrelse af ansvarlige kommunalfolk ikke se det?

Naar jeg har sagt disse ting, spørger jeg mig selv, om det nu ogsaa kan betale sig for mig at lægge mig ud med en masse mennesker for at redde nogle faa millioner af skatteydernes penge.

Smaabeløb, vil maaske nogle sige I om pengene til motorvejsbro, sporforlægning m. v.

Ja,, men hvis vi ikke er paa vagt overfor "smaabeløbene, skrider hele vor offentlige økonomi. Den er paa vej. Kan det betale sig for mig at sige det? Sikkert ikke.

Men jeg, føler, jeg har en pligt til at gøre offentligheden opmærksom paa disse forhold.

I stedet for at anlægge jernbanespor paa ny bro ved Hadsund, i stedet for en sporforlægning nord for, Nørresundby og i stedet for en motorvejsbro over Hadsundbanen bør de folk, der tilrettelægger vor fremtid, gøre op med fortiden. Sige det klart og tydeligt: Aalborg Privatbaner skal stoppe nu. De er i vejen for fremtiden!

Erik Thorn.