

og de har deres Kuttere og Baade liggende paa den aabne Strand, fordi der ikke findes Spor af Havn. Det har ført til, at de mange Gange i uroligt Vejr, i Storm, har faaet deres Baade ødelagt, og det har for mange af Fiskerne betydet et saa stort Tab, at de næsten ikke i Aarevis har kunnet faa det afhjulpet og skaffet sig Erstatning for det lidte Tab.

Paa mit Partis Vegne vil jeg derfor gerne anbefale det foreliggende Lovforslag til hurtig og velvillig Fremme. Det, at de interesserede Parter ikke alene har skaffet Halvdelen af Anlægskapitalen til Færgeoverfarten, men ogsaa Halvdelen af Kapitalen til Bygning af Fiskerihavnen, er jo et Bevis for, at man er meget stærkt interesseret i at faa denne Sag løst og faa den løst hurtigst muligt. Dertil kommer, at en hel Del af de private Tilskud er tegnet under Forudsætning af, at Sagens Gennemførelse var sikret inden 1. Juli 1925. Jeg vil derfor gerne anbefale, at man yder Sagen den hurtigst mulige Fremme; for at der kan naas et Resultat allerede i denne Rigsdagssamling.

H. F. Ulrichsen: I Henhold til Lov Nr. 185 af 20. Marts 1918, § 8, skulde Staten udrede de $\frac{3}{4}$ af de Omkostninger, der vilde være forbundet med Etableringen af en Færgeforbindelse ved Hvalpsund, men i Loven var, som allerede nævnt, Etableringen af denne Færgeforbindelse sat i Forbindelse med Anlægget af en Tværbane i Salling. Jeg finder, at det er overordentlig heldigt, at dette Lovforslag skiller Færgeforbindelsen og Banen, og naar mit Parti ønsker at give sin Tilslutning til Lovforslaget om Anlæg af Færgeforbindelsen, betyder det, at man ikke i og for sig mener i Fremtiden absolut at skulle anlægge den paagældende Tværbane; et lignende Standpunkt fremgaar for øvrigt af Ministerens Bemærkninger til Lovforslaget. Naar man fra vor Side er overordentlig tilfreds med det fremsatte Lovforslag, skyldes det, at de $\frac{3}{4}$ af Udgifterne, som efter Loven af 1918 skulde have været udredet af Staten, er blevet til 50 pCt. Der er nemlig ingen Tvivl om, at den Kapitalanbringelse, det her drejer sig om, ikke er særlig fremragende, man regner jo ikke med at faa noget Overskud, men oven i Købet med et mindre aarligt Driftsunderskud. Under saadanne Forhold finder jeg det overordentlig heldigt, at Staten ikke kommer til at anvende for mange Penge. Paa den anden Side er der ikke Tvivl om, at det er overordentlig

heldigt at faa den Forbindelse, der er for Øjeblikket over Hvalpsund — jeg har aldrig været der, men den skal være slem — erstattet af en bedre. Af Hensyn dertil, af Hensyn til, at man samtidig med Anlægget af Færgeforbindelsen faar løst Spørgsmaalet om en Fiskerihavn, og endelig af Hensyn til den Egn, Salling, der er interesseret, mener jeg, det vil være forsvarligt at gaa til, at Staten giver den paagældende Sum til Oprettelse af Færgeforbindelsen.

Nogen stor trafikal Sag er hele dette Spørgsmaal ikke, den trafikale Virkning vil jo være den, at det Gods, der kommer fra Salling, kun vil faa Brug for een Omladning for at komme videre til den øvrige Del af Jylland. Naar man ser paa Tallene for Befordringen af Gods og Passagerer med Aalborg—Aars—Hvalpsund-Banen, vil man se, at mange Personer er der ikke fra Hvalpsund, der befordres saadan noget som 20 Mennesker daglig fra denne Station; det er altsaa ikke nogen særlig stor Persontrafik, der er. Derimod er der en vis Gods-trafik, og der er ikke Spor af Tvivl om, at Etableringen af Færgeforbindelsen vil gøre, at denne Godstrafik vil stige ganske væsentligt. Der kunde være Grund til at tro, at Godstrafikstigningen vil betyde en Forbedring for den paagældende Bane, der ikke hører til de mest rentable. Saa vidt jeg ved, er det saadan, at det sidste Driftsregnskab for Aalborg—Aars—Hvalpsund-Banen viste en Driftsindtægt paa 111 000 Kr. og Driftsudgifter paa 108 000 Kr., altsaa kun et ganske lille Driftsoverskud. Det vil derfor være af den allerstørste Betydning for den paagældende Bane at kunne faa noget mere Trafik, og Etableringen af Færgeforbindelsen vil jo nok betyde, at noget mere Trafik fra den paagældende Egn i Salling vil finde Vej over Hvalpsund og videre ad Aars-Banen. Paa den anden Side kunde der være Grund til at tro, at Trafikstigningen paa denne Bane vilde medføre nogen Nedgang af Godsmængden paa visse Statsbanestrækninger. Jeg kunde saaledes tænke mig, at noget af det Gods fra Salling, der ellers vilde gaa over Skive og Viborg, vilde komme til at gaa ad den paagældende Privatbane og hjælpe paa dens Regnskab, hvorved Indtægten jo samtidig nedsættes for Statsbanerne; men nogen større Virkning i den Retning tror jeg dog ikke, det vil faa, og jeg mener ikke, at denne Betænkelighed er af nogen væsentlig Betydning.

Jeg vil blot sige til Slut, at det jo haster overordentlig med Lovforslaget, idet nogle Bidrag er givet paa den Betingelse, at Sagens