

gene i Forbindelse med to af Statsbanens Løg, maatte have sex til otte Lokomotiver i stadig Gang. Jeg tror, at dette vil være tilstrækkeligt til at godtgjøre, at det vil være en Drift, der vil koste langt mere end tilbørligt efter den Trafik, der kan ventes paa denne Bane. Jeg vil dernæst tilføje, at det, at undlade Hegn, har her i Landet sin Betænkelse; man maa vel erindre, at naar man mange Steder i Udlandet undlader det, ligger det meget ofte eller for en væsentlig Del i den hele Maade, hvorpaa Agerbruget drives. Vi kunne kjøre store Strækninger gennem Lydfjæld og Frankrig om Sommeren, og vi se ikke et Kreatur paa Marken, fordi Folk i disse Lande holde deres Kreaturer inde og staldsodre dem; men hvorledes er det her til Lands? Her i Landet kjører man ikke over en Græsmark, uden man ser Kreaturer paa den, og mange Steder, som i Fyn, er der Løs Drift. I Fyn, hvor hver Mand har sine Marker inbhegnede, vil det ikke kunne negtes ham at hegne mod Jernbanen, og naar det ikke kan negtes ham, maa ogsaa Jernbanen, hvis den ikke selv hegner, give ham Erstatning for at opføre dette Hegn, og det bliver saa i Virkeligheden det Samme, hvad man sparer paa Anlægget, kommer man til at give ud i Expropriation. Muligvis bliver det ogsaa dyrere. Dernæst vil man efter dette System opgive Bevogtningen af Overgangene og ikke have Led. Det tror jeg ikke har nogen Betænkelse paa vidt udstrakte flade Marker, hvor man kan se langt, og hvor der ikke krydse mange Veie, men jeg tror, at det er forbundet med ikke ringe Betænkelse og Fare i et Land, som navnlig Sydbyn, hvor Terrænet er meget kuperet og Udsigten meget begrændset af en Masse Hegn, og Landet gennemkrydset af et stort Antal Veie, som give en Uendelighed af Overtjerseler. Endelig vil man, hvad der jo kan se meget fornuftigt ud, gaa til den størst mulige Besparelse paa Stationsbygningerne. Ja, det kan man jo gjøre, særligt naar man gjør disse Besparelser paa de Lokaler, der ere bestemte til at optage Passagerer, og ikke paa dem til Godset; men, mine Herrer, det kunne de prøve paa at gjøre i Fyn. Det skal ikke vare ret længe, inden de faae Hyl af Utilfredshed over, at man ikke engang kan komme under Tag, men maa staa paa et Trinbrædt, naar man skal vente paa Toget. Saadanne Hyl kan man ganske vist nok i nogle Aar stubbe af sig, og ikke bryde sig derom, men til Syvende og Sidst gjøre de sig dog gjældende paa en saadan Maade, at Staten alligevel kommer til at gjøre disse Forbedringer af Hensyn til den almindelige Trafik, og saa bliver Beføstningen i en Række af Aar maaske større, end den vilde have været, naar man havde gjort det strax. Men foruden, hvad der saaledes særlig kan anføres for Fyns Bedkommende, har jeg nogen Betænkelse ved overhovedet ved Statsbanebygning at gaa over til de billige Anlæg, og særlig til disse bil-

lige Anlæg af Broer. I Stedet for at man nu paa Statsbanerne ved hvert Vandløb i Reglen anvender Stenkister og ved større Aaløb bygger af Jern og Sten, vil man her anvende Hjør- og Trækonstruktioner. Det kan være meget fornuftig, hvor det er Private, hvor det er Kommuner, der skulle se paa Stillingen ved det første Anlæg. Der kan det synes at være en stor Besparelse, men det er en daarlig Økonomi og navnlig for Staten, som ikke har Bænkelse ved at gjøre de første Udlæg, men for hvem det vil være meget ubehageligt at faae disse meget betydelige aarlige Udgifter, som Reparationerne medføre. Endelig kommer den meget væsentlige Omstændighed, som taler imod paa Statsbaneanlæg og Anlæg, der skulle drives af Staten, at anvende dette billige System, nemlig, at dette billige System medfører — efter den Styrke, jeg antager, at Skinnerne skulle have, nemlig 30 Pd., i Stedet for som hidtil 45 Pd. og 10—12 Tons Maskiner — at den største Arbejdsbesparelse: den Vægt, der tør komme til at hvile paa hvert Par Hjul, der gaar hen over Skinnerne, er 80 Ctr., og der vil altsaa over disse Baner ikke kunne gaa Vogne med en større Drægtighed, en større Vægt end 80 Ctr. Nu er hele vort Statsbanemateriel beregnet paa, at en belastet Vogn har en Arbejdsbelastning af 120 Ctr., og der kan altsaa ikke paa de Baner, Landsstinget nu foreslaar Staten at bygge og drive, føres en eneste af de nuværende Statsbanevogne belastet, ikke at tale om Lokomotiverne, der ikke kunne komme derind, og ikke kunne gaa over Broerne, der ere byggede efter et andet System. Man vil altsaa for at drive disse faa Baner for Statskassens Regning blive nødt til at anskaffe en stor Del temmelig kostbart Materiel, som er uden væsentlig Anvendelse paa den øvrige Del af Statsbanerne, og der er derfor ikke Tale om Andet, end at den private Trafik paa disse Baner i ganske overordentlig Grad vil lide derved, at der maa finde en Omledning Sted paa Krydsningsstationerne. Det er altsaa min Overbevisning, at medens jeg finder, at der kan være al Anledning ved Baneanlæg, der anlægges for privat Regning og drives efter et ganske andet System end de nuværende Statsbaner med det Diemed nemlig særligt at fremme lokale Interesser, til der at anvende det lettere System, anser jeg det for høvet over enhver Tvivl, særlig for de fynske Baners Bedkommende, mindre for Skive-Blyngøre Banen og Oddesund-Østfjelds Banen, at disse lette Baner, anlagte af Staten, vel ville vise sig at være billige, men meget snart ville vise sig fra første Færd af at være et Misgreb. En 3die Forandring, som Landsstinget — og dermed skal jeg slutte — har foretaget i det af Regjeringen forelagte Lovforslag, gjælder Retningen for de sydfynske Baner. Regjeringens Forslag gaar nemlig ud paa at staae Faaborg en Jernbaneforbindelse over Ringe gjen-