

man her vil gennemføre Baneanlæg. Det kan jeg ikke rigtig forstaa; Sjællanderne ere dog ikke saa fattige, at de ikke ogsaa skulde kunne tage private Jernbaneanlæg i deres Haand, hvad de jo tidligere have gjort, og anlægge Baner i de Egne, her er Tale om. Det er, som sagt, paafaldende at se, at naar man taler om Jernbaneanlæg paa Sjælland, er det Staten, der tager det i sin Haand; den kræver ganske vist Bidrag af forskellig Størrelse fra de paagældende Egne, men de vedkommende Egne have ikke noget Ansvar for det finansielle Resultat, der kan komme ud af vedkommende Banes Drift, idet Staten paatager sig Driften af de fleste af de her omhandlede Baner. Jeg har heller ikke kunnet forstaa, hvorfor Staten nu vil købe de østsjællandske Jernbaner. Disse Baner, for Eksempel Banen fra Køge til Fakse og ad Storeheddinge og Rødvig, ere jo Baner, der i mange Aar have været i Drift, og der er ingen Egn i hele Danmark, maaske med Undtagelse af Lolland, der er saa heldig stillet som vedkommende Egn, der selv privat driver Banerne, men har en saa udmærket Akkord med Statskassen, at den betaler hvert Aar, hvad der mangler. Jeg synes, at en Egn kan ikke forlange at være stillet bedre, og Nødvendigheden af at gaa til Købet af disse Baner er jeg noget i Tvivl om, men det kan jo være, at der er saa gode Grunde, som jeg endnu ikke har hørt, at de kunne omstemme mig, saa at jeg ogsaa vil kunne give min Tilslutning dertil.

Ser jeg saa paa de jyske Anlæg, stiller Forholdet sig saaledes, at Staten paatager sig Anlægget af en Del Baner i Jylland, men overlader dog ogsaa adskillige Baneanlæg til det private Initiativ. Jeg kan forstaa, at Staten maa gaa til Anlæg af et stort Antal Baner i Jylland, fordi de vedkommende Egne kunne være tyndt befolkede, og fordi deres økonomiske Forhold kunne være af den Beskaffenhed, at hvis man vil ophjælpe disse Egne, maa Staten tage den Sag i sin Haand.

Men det er dog mit Hovedsynspunkt, at det vilde være heldigst, om Staten indskrænkede sig til at overtage Driften af Hovedrouterne gennem Landets forskellige Egne og lod de sekundære Baner være Genstand for privat Drift. Dette kan jo godt ske, fordi Staten anlægger Banerne, det ser man jo paa Fyn: der har Staten anlagt to Baner: Nyborg—Ringe Banen og Ringe—Faaborg Banen, men disse to Statsbaner ere overgaaede til privat Drift. Det er nemlig min Erfaring, at med Hensyn

til de sekundære Baner bliver Befolkningens Interesser ganske anderledes varetagne, naar Banerne ere undergivne privat Drift. Det er vanskeligt herinde i Statsbanernes Driftskontor at sidde og lave en Fartplan, der passer for alle Egne. Statsbanerne maa selvfølgelig have et System, der følges strengt, men om det kan passe for den vedkommende Egn og de lokale Forhold, kan i mange Tilfælde være ret tvivlsomt. Jeg tror derfor, at de paagældende Egne ere bedst tjente med, at det er de private, der have Ledelsen af Banernes Drift i deres Haand, medens Staten har Hovedrouterne, hvor der maa tages særligt Hensyn til den gennemgaaende Trafik. De private kunne bedst bestemme Taksterne og Fartplanen, de kunde ganske anderledes imødekomme de lokale Interesser. Dertil kommer, at Statsbanedriften gennemgaaende er langt dyrere end Privatdrift.

Vender jeg saa Blikket til de fynske Forhold, kan jeg ikke andet end i høj Grad beklage saa stiftermoderlig Staten behandler denne Landsdel, hvor jeg har min Valgkreds, hvor jeg har levet det meste af mit Liv, og hvortil mine Interesser i saa høj Grad ere knyttede. Her er der ikke mere Tale om, at Staten skal yde Bidrag til Banerne udover den halve Ekspropriationssum. Det er det eneste Tilskud, man byder Fynboerne for de to Baners Vedkommende, der findes paa Forslaget her, nemlig den nordvestfynske Bane og Banen fra Faaborg til Svendborg.

Tidligere har man stillet sig anderledes. Da den sydfynske Bane fra Svendborg til Odense i sin Tid blev anlagt, betalte Staten 80,000 Kr. pr. Banemil foruden hele Ekspropriationen. Og da Odense—Kerteminde—Dalby Banen for nogle Aar siden blev anlagt, betalte Staten Halvdelen af Omkostningerne. Da Bogense Banen i sin Tid blev anlagt for ca. 25 Aar siden, betalte Staten ikke andet end Halvdelen af Ekspropriationen, men det var dog saaeen Gave. Jeg tror nok, det var fra Nordfyn, man første Gang henvendte sig til Rigsdagen under den Form, at man ikke forlangte andet end Halvdelen af Ekspropriationen, saa skulde man nok bygge Banen selv. (*Moestrup*: Nej, det var ved Randers—Hadsund Banen.) Ja, jeg ved ikke, om den var før eller den var samtidig. (*Moestrup*: Nej, det var først i 80erne.) Ja, jeg skal ikke strides med det ærede Medlem i saa Henseende, jeg husker ikke, om Bogense Banen var først, eller Randers—Hadsund Banen var forud.