

Men sikkert er det, at Bogense Banen blev anlagt paa det Tidspunkt, da da den saakaldte Visnepolitik florerede, og hvis man ovre i Nordfyn den Gang overhovedet vilde have en Bane anlagt, var der ingen anden Vej at gaa end at sige til Rigsdagen: Maa vi bygge den for vore egne Penge? Det syntes Rigsdagen, at man knap kunde være bekendt at sige Nej til, trods de fortvivlede politiske Forhold, hvorunder man den Gang levede, tilmed da det ikke var et politisk Spørgsmaal, men et rent økonomisk Spørgsmaal. Saa gav man Tilladelsen og den halve Ekspropriation juldud. Saaledes stillede Staten sig ogsaa overfor det nylig tilendebragte Jernbaneanlæg, mellem Odense—Nørrebroby og Faaborg, der blev bygget af private og Kommuner i Forening med den halve Ekspropriation som Gave fra Statens Side.

Men ved de 2 Baner, her foreslaas, tilbyder Staten ikke en Gang den halve Ekspropriation som Gave. Den behandler her Fynboerne saaledes, at den halve Ekspropriation skal udredes i Form af Aktie-tegning fra Statens Side. Den vil have Aktier og i sin Tid Udbytte af den halve Ekspropriation. Staten stiller sig her paa en saadan Maade overfor Fynboerne, at jeg synes, det er for smaaligt. Jeg maa derfor for mit Vedkommende paastaa, at Fynboerne, der ikke gøre Krav paa store Midler af Staten, her maa kræve den halve Ekspropriation som Gave og kun som Gave. Thi sker det ikke, vil det iøvrigt forholdsvis lille Beløb, som den halve Ekspropriation udgør, dog senere og forvolde Vanskeligheder for det Prioritetslaan, som den vedkommende Egn sikkert maa optage for at bygge disse Baner. Jeg gaar ud fra, at Aktiekapitalen kommer til at udgøre ca. det halve af Anlægsomkostningerne, og den anden Halvdel tilvejebringes ved Prioritetslaan. Det siger sig selv, at dette Prioritetslaan kommer til at staa noget ringere, naar Staten kræver Aktieret for sine Udgifter til den halve Ekspropriation.

Da det er første Gang, at man kræver sligt af Fynboerne, som ikke forlange andet end halv Ekspropriation, vil jeg paa mine nærmeste Landsmænds Vegne protestere mod, at Staten stiller sig saa karrig mod dem.

Forøvrigt have Fynboerne heller ikke Grund til at være taknemmelige for den mindre hensynsfulde Maade, hvorpaa Statsbanedriften behandler os med Hensyn til den Fartplan, der nu er gældende paa Fyn. Jeg har paatalt det flere Gange

her i Tinget, og jeg vil gøre det igen i Dag.

Der afgaar intet Eksprestog fra Fyn om Morgenen saa sent, at de fynske Lokalbaner kunne være inde i Odense eller Nyborg og faa Tilknytning med Iltoget til København — fra Nord og Syd, Øst og Vest. Naar man i Fyns Stift vil have Forbindelse med København om Morgenen, maa man tage til Odense om Aftenen, forud indlogere sig der og saa tage med de Iltog, der afgaa Kl. 3³¹, 4⁰⁸ og 5^{1/2} om Morgenen. Men intet af disse Tog afventer nogen af Sidebanernes Morgen-Ankomsttog til Odense. Det forekommer mig, at der ikke kræves stort andet og mere end god Vilje til at forandre det Tog, der om Morgenen kommer fra Fredericia og er i Odense Kl. 8³⁶, til et II-, Hurtig- eller Eksprestog fra Odense til København. Saa vilde de fynske Baner og den fynske Befolkning med disse kunne faa Tilknytning til dette Iltog. En saadan Ordning maatte kunne træffes, og jeg paakalder mine fynske Kollegers Medinteresser for denne Sag; jeg tror, at en af Grundene til, at dette Krav ikke allerede er sket Fyldest, er, at vi Fynboere vel beskedne og alt for lidt kræve Hensynsfuldhed fra Statens Side i saadanne Forhold og saadanne Øjemed. . . .

Formanden: Jeg vil henstille, at man ikke kommer ind paa alt for lang en Debat om de nugældende Togplaner. Det er jo de ny Jernbaneanlæg, vi forhandle om.

Berntsen: Det var ogsaa kun i Forbindelse med Spørgsmaalet om Statens Forhold til de forskellige Landsdele, at jeg tillod mig denne Bemærkning, og jeg skal selvfølgelig rette mig efter den højtærede Formands Anvisning og fortsætte mine Betragtninger over det foreliggende Lovforslag.

Naar jeg ser paa de Krav, der her stilles med Hensyn til Baneanlæg, maa jeg beklage, at jeg er berøvet Udsigten til, at en for mig kær og gammel Tanke kan blive opfyldt. I en tidligere Jernbaneankommission, hvoraf jeg havde den Ære at være Medlem, var jeg med til, sammen med flere Rigsdagsmænd baade af Folketing og Landsting, at stille Krav om, at naar man gik til ny Jernbaneanlæg, saa skulde man indrette disse saaledes, at man muligvis kunde undgaa Dobbeltsporet gennem Fyn derved, at man fordelte Trafiken til de forskellige Egne. Vi vare af den Mening, at en stor Del af den norfynske Trafik kunde dirigeres over Refsnæs—Hou,