

slet ikke havde tænkt paa, da man vedtog Loven første Gang. Mange, som havde sat deres Lid til, at der og der vilde der nu komme til at gaa en Bane, bliver paa den Maade skuffet. Det ligger kun et Par Aar tilbage, at man ændrede en een Gang vedtagen Banelinie, og Rigsdagen har til enhver Tid kunnet tage under Overvejelse, om den vil slutte sig til det, som foreligger. Men jeg tror nu, man skal være meget varsom med at ændre paa en saadan gammel Lov.

Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds har aabenbart gjort Privatbanerne nogen Uret i den Beregning, som han opstiller i Betænkningen, og hvor han siger — jeg skal med den ærede Formands Tilladelse læse et Par Linier op —, at i Regnskabsaaret 1914—15 har Statsbanerne befordret „640 Mill. Tonkilometer, medens Privatbanerne kun har befordret 64½ Mill. Tonkilometer“. Men det er netop det første, man skal lægge Mærke til, nemlig at Privatbanerne kun har befordret 64½ Mill. Tonkilometer. Statsbanerne har i det Tidsrum befordret 790 Millioner Personkilometer og Privatbanerne 169 Millioner. Det sidste passer bedre end det første, det med Hensyn til Transporten af Varer passer ikke. Den Bane, for hvilken jeg har den Ære at sidde i Bestyrelsen, har i det sidst aflagte Regnskabsaar, nemlig det, som sluttede 31. Marts i Foraaret, befordret 1,092,932 Tonkilometer, og det er ikke saa lille en Part af det samlede Tal, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds angiver. Men der er en Ting, det ærede Medlem har glemt, og som jeg maa nævne til Trods for, at jeg respekterer hans Tal og Indsigt i saadanne Forhold, og det er, at de fleste af de 64½ Mill. Tonkilometer, som det ærede Medlem skriver, at Privatbanerne havde befordret, har ogsaa været inde paa Statsbanerne. Det er nemlig ikke Lokaltrafik, men Fragt, som først er kommet over Statsbanerne. Hovedparten af de 64½ Mill. Tonkilometer er indbefattet i de 640 Mill. Tonkilometer, som Statsbanerne har befordret. Det maa man regne med. Der ligger Fejlen, hvad jeg antager, det ærede Medlem vil kunne forstaa og indrømme. Rent statistisk er Opgivelserne rigtige nok, men man skal huske paa, at de fleste af de Tonkilometre, som er kørte paa Privatbanerne, ogsaa har været paa Statsbanerne. Privatbanerne har nemlig en dobbelt Opgave. De skal for det første være rent lokale Baner og besøge Trafikken til de nærmeste Pladser, hvor Befolkningen søger

hen. Derfor slaar disse Baner undertiden nogle underlige Bugter. Jeg tror, det var det ærede Medlem fra Aars (Lillelund), der i Gaar nævnte, at den Bane, som jeg har med at gøre, beskrev forskellige Slyngninger. I den Anledning skal jeg sige til det ærede Medlem, at jo større Slyngningerne er, jo mere de nærmer sig til at blive Vinkler, des bedre kommer Stationerne til at ligge, idet Trafikken saa drages til dem fra begge Sider. Det kan statistisk oplyses, at der, hvor Slyngerne er skarpest, er Trafikken størst. Det ligger i selve Sagens Natur. Den anden Opgave, disse Baner har, er at være Fødebaner — som det kaldes i Jernbanesproget — for Statsbanerne, og derfor skal Statsbanerne ikke være kede af dem. Den højtærede Minister har Ret i, at Privatbanerne har disse to Opgaver. De skal hjælpe den Egn, de gaar igennem, saa at den kan blive mere værdifuld, og de skal være til Hjælp for Statsbanerne. Statsbanerne er de mere direkte Forbindelseslinier paa lange Afstande, medens Privatbanerne skal besøge Personer og Fragt til og fra Statsbanerne.

Det ærede Medlem fra Aars gjorde den Bane, jeg har med at gøre, den Ære at fremdrage den som særlig veldreven, idet dens Udbytte indtil Krigsaarene havde været særlig godt, og det er rigtigt. Men da den højtærede Minister fik Ordet, vilde han ligesom udslette lidt af dette gode Indtryk ved at udtale, at Privatbanerne havde forhøjet deres Takster stærkt, hvad Ministeren var gaaet med til. Det gælder i alt Fald ikke for vor Banes Vedkommende, som det ærede Medlem fra Aars nævnte. Saa vidt jeg husker, har den Bane kun haft forhøjede Takster siden den 23. Maj i Aar, og det er endda kun Persontaksterne, der er forhøjede, saa det kan ikke have Indflydelse paa det Resultat, som er fremkommet før den 31. Marts i Aar.

Den ærede Ordfører fremhævede i sin første Tale, at man havde søgt saa vidt muligt at imødekomme Befolkningens forskellige Krav, og at man saa vidt muligt vilde gøre Ret og Skel overfor gamle Byer og bestaaende Forhold, og han nævnte i denne Forbindelse Vejle og Horsens. Den ærede Ordfører har været mindre hensynsfuld overfor Varde, som ogsaa er en gammel By, der ligger i et stort og godt Opland, han foreslaar nemlig, at der skal gaa en Bane til hver Side en Mils Vej udenom Varde, en Syd for og en Vest for Varde. Her er der altsaa ikke taget