

Fald ikke noget nævneværdigt Tab derved; ganske vist er Toggangen ikke meget intensiv paa denne Bane, men det behøves vistnok heller ikke. Hvis Staten skulde overtage denne Bane, skulde det ubetinget være for at nedlægge den, den vil ikke have nogen som helst Berettigelse som et Led i de danske Statsbaners Trafik, men jeg tror, der er saa megen Interesse for Banen hos de paagældende Kommuner, at de vil være villige til at opretholde dens Drift under de nuværende Vilkaar. Jeg skal dog tilføje, at hvis det nu kommer til at ligge saaledes, at de nuværende Aktionærer i Banen vil afgive deres Aktier, vil jeg være med til at anbefale, at Staten sammen med Kommunen overtager Baneanlægget og sætter det i en bedre teknisk Tilstand end den, hvori det nu befinder sig. Derimod maa jeg stadig afvise Statens Deltagelse i Driften af Banen. Lyngby—Vedbæk-Banen var den første af de private Baner, som kom i Vanskeligheder.

Det ærede Medlem fra Borup (Gerud Jensen) omtalte, at forskellige Privatbaner havde ondt ved at klare deres Drift, og nævnedes navnlig den private Bane mellem Randers og Hadsund. Det ærede Medlem ønskede, at Staten skulde yde Tilskud til Driften af denne Bane, og rejste derved et stort principielt Spørgsmaal, nemlig dette, om Staten skal deltage i Driften af de private Baner. Jeg har for mit Vedkommende hidtil hævded, at de private Baner maatte sørge for sig selv, og at der, naar de ikke kunde betale sig, maatte sørges for Tilskud fra de Kommuners Side, som var interesserede i deres Drift, fordi de private Baners Opgave er af rent lokal Karakter. Skulde man ind paa at give Statstilskud til Driften af de private Baner, maa der anlægges helt andre Synspunkter med Hensyn til Anlæg af Privatbaner, end vi hidtil har anlagt. Jeg har for mit Vedkommende sagt, at jeg ikke vil bekymre mig saa stærkt om, hvorvidt et Privatbaneanlæg var overmaade stærkt fornødent set fra Statens Synspunkt; naar de lokale Kommuner vil ofre deres Del af Pengene til Anlægget og overtage Ansvaret for Driften, forekommer det mig ikke, at Staten skulde kunne sige nej til saadanne Ønsker. Vil man ind paa et andet Synspunkt: at Staten ogsaa skal være medansvarlig for Driften og deltage i Underskuddet, saa maa Statens Myndighed med Hensyn til Anlæg af private Baner udstrækkes meget stærkt, og saa tror jeg, en stor Del af de Baner, som er ved-

tagne paa den sidste Jernbanelov, maa falde bort, saa maa man fra Statens Side søge at hindre deres Anlæg. Det vilde jeg ikke se paa med Sympati, tværtimod, jeg synes, at de Betragtninger, som hidtil har været anlagte, har været rigtige, og jeg ønsker dem gerne fastholdt. Der er fra saa mange ærede Medlemmers Side sagt: Ja, men det er dog virkelig en stor Skam, at Folk, som bor ved private Baner, skal betale højere Takster end Folk, som bor ved Statsbanerne. Jeg maa nu nok spørge, om det da vilde være en Fordel for dem, som bor ved de private Baner, at det ogsaa var dyrere for dem at faa deres Varer besørget med Statsbanerne. Naar en Mand bor ved en Privatbane, skal han meget ofte have sine Varer forsendt dels ad Statsbane, dels ad Privatbane. Den Omstændighed, at det nu er dyrt at faa transporteret Varer paa den private Bane, kan dog umuligt gøre det ønskeligt for ham, at det ogsaa bliver dyrt for ham at faa dem transporteret paa en Statsbane. Og paa samme Maade gaar det ogsaa med de personlige Rejser. Det kan umuligt være en Tilfredsstillelse for den Mand, som bor ved Randers—Hadsund-Banen og skal foretage en Rejse til København, at det ogsaa bliver dyrere for Billetten fra Randers til København. Men desuden hviler dette Syn paa en fuldstændig skæv Betragtning af hele Forholdet. Statsbanerne er Hovedlinierne, de skal sørge for Trafikken mellem Landsdelene, de er de store Aarer, som forbinder Landets fjerneste Egne med hinanden. Privatbanerne er lokale Baner, som væsentligt varetager lokale Hensyn. Og desuden maa man dog spørge: Hvad skal da de Folk sige, som slet ingen Jernbane har? Hvad skal de Folk sige, som har 2—3—4 Mil til Station — det er nu ikke mere mange Steder i Landet? Og hvad skal de da sige, som endnu ikke har faaet deres Privatbane, men arbejder paa at faa den? De maa jo bidrage deres Part som Statsborgere til hele Trafikvæsenets Opretholdelse. Og det er ikke saaledes, at de private Baner ikke betynder nogen Udgift for Staten, langtfra, Statens Udgifter til de private Baner er meget betydelige, idet den jo saa at sige ingen Rente faar af den Anlægskapital, som den anbringer i de private Baner. Det er slet ikke smaa Beløb. Jeg antager ikke, man kan regne mere end een Procent i Gennemsnit som Udbytte af Statens Kapitalanbringelser i de private Baner. Jeg tror, at man skal betragte de private