

Randers.

785 6. Febr. 1894: 2. Beh. af Lovf. om en Statsb. fra Klampenborg til Helsingør.

786

Baner ville kunne bygges ved Hjælp af de ordinære Indtægter, eller om og i hvilket Omfang der er Anledning til at optage Laan.

Sammen med det ærede Medlem (Chr. Nielsen) har jeg stillet et Vædringsforslag, som findes aftrykt i Betænkningen, og som gaar ud paa, at de Egne, som ville faa særlig Gavn af dette Jærnbaneanlæg, skulle give et Tilskud dertil i Lighed med, hvad der forlanges andre Steder i Landet. Vi have sat dette Tilskud til 40,000 Kr. pr. Banemil, fordi det er den Sum, Regeringen forlanger som Tilskud til Slagelse—Børslev Banen, og — jeg kan tilføje — som jeg haaber ogsaa vil blive forlangt til Ringe—Nyborg Banen, og vi have ligeledes gjort det, fordi det er den samme Sum, som er vedtagen i det andet Ting. Naar hen ses til den omhandlede Banes meget store Kostbarhed og til den store Nytte, som Beboerne i de paagældende Egne ville faa af den, er et Tilskud af 40,000 Kr. pr. Banemil en meget beskedn Sum. Det lod jo ogsaa til, at den ærede Ordfører havde den Opfattelse, at skulde der endelig gives et Tilskud, saa maatte man gaa meget højere. Jeg skal dertil kun sige, at dersom den ærede Ordfører under en senere Behandling vil foreslaa at sætte Tilskuddet højere, og dersom han mener, at kunne gennemføre det, saa skal jeg for mit Vedkommende ikke have noget derimod. Jeg erkender ogsaa, at skulde man komme til et retfærdigt Forhold, henset til, hvad der maa ydes andre Steder i Landet af langt mindre heldig stillede Egne, saa vilde det være rigtigt at gaa til en højere Sum end 40,000 Kr. pr. Mil. Den ærede Ordfører udviklede udførlig de Indvendinger, som kunde gøres imod overhovedet at forlange noget Tilskud af disse Egne. De Argumenter, han fremførte, ere jo de eneste, der kunne fremføres mod vort Forslag, de eneste, som tilskyndende have noget paa sig. Jeg kan dog ikke erkende denne Smødegaaen af Forslaget for skyldstgørende. Det er for mig ikke tilstrækkeligt at sige, at Staten egentlig ikke bringer noget Offer ved dette Anlæg, idet man maa forudsætte, at Banen vil forrente sig, hvorfor ogsaa de paagældende Egne have erklæret sig villige til at bygge Banen for egen Regning. At det ikke vilde være rigtigt at overdrage dette Anlæg til privat

Virksomhed, synes mig indlysende, og det har jo ogsaa vist sig, at Regeringen ikke hidtil har været villig til at imødekomme noget Andragende om Koncession paa et saadant Baneanlæg. Det er jo, hvad ogsaa den ærede Ordfører fremhævede, en Bane, der har særlig Statsinteresse. Der henvises, som den væsentligste Grund til at bygge den, til, at den vil forbedre den gennemgaaende Trafik ved at forkorte Vej længden mellem Helsingør og København, saa at denne Strækning kan køres en Snæs Minutter hurtigere end ad Nordbanen, og at den vil bidrage til at lette den nuværende Banes store Trafik. Hensynet til en hurtigere Forbindelse antager jeg da er Hovedhensynet, thi at man ved Udvidelser, Forbedringer og Forandringer i Driften maatte kunne bringe det til, at den nuværende Nordbane blev i Stand til at besørge den Trafik, som der overhovedet kan blive Tale om paa denne Banestrækning, anser jeg for givet. Der er jo nu, som den ærede sidste Taler fremhævede, Dobbeltspor paa en lang Strækning, og vilde man føre det igennem, hvad der kunde gøres med en Beføstning, som langt fra vilde være saa stor som det, der her er Tale om, vilde det ganske sikkert hjælpe, og desuden kunde man i større Omfang end nu tage Matten til Hjælp. Saa vidt jeg har set af Driftsplanen, er der endnu 4 Timer om Matten, i hvilke der ikke føres noget Tog ad Nordbanen, og i den Tid kunde der transporteres en betydelig Mængde Gods paa Banen. Det er altsaa Statsinteresser, som tale for at bygge denne Bane, og derfor kan der ikke gives private Udgang til at bygge den og tage den Fortjeneste, som mulig kunde flyde deraf. Men selv om det kunde ske, vilde jeg ikke anse det for rigtigt, thi hvis denne Bane, saa dyr som den vil være at anlægge, desuagtet skal have Udbytte til at forrente sig, vil det for en stor Del afhænge af, at den tager en Del af den Trafik, som nu besørjes af Nordbanen, tager en Del af den Indtægt, Staten nu har af denne Bane, men saaledes at lade denne Fordel gaa over til et privat Selskab, kan der naturligvis ikke være Tale om. En Hovedgrund, for mig i alt Fald, til at holde paa, at disse Egne bør give Tilskud, er ogsaa den, at Baneanlægget, foruden at tilfredsstille de særlige Statsinteresser, vil faa en ganske over-