

Odense-Svendborg Banen, maasse efter Forholdene, som de omgaaende ere, vilde være heldigere stillede, og at vedkommende Egne derfor vilde have lettere ved at skaffe sig Banerne og derfor ikke behøvede et saa stort Statsbidrag, men paa den anden Side kan saa ansføres, at den forøgede Trafik, som den nævnte Bane vil tilføre Statsbanerne, rimeligvis vil blive saa meget større. Himmerim Herred er jo langt ringere stillet, og der vil vistnok der være langt større Trang til Hjælp; men paa den anden Side kan den Fordel, som Herring-Silkeborg Banen vil skaffe Statskassen, ikke antages at blive saa stor. Den Slags Hensyn have vi ikke troet at kunne veie imod hinanden og have derfor indskrænket os til at foreslaa at fastsætte Maximum af Hjælpen fra Staten og saa overlade til Ministeren at bestemme, hvor vidt der bør gaa. Jeg skal ikke dvæle længere ved de enkelte Baner; de have alle forekommet Udvalget at være saadanne Baner, som det usikkert er Fornuft og god Mening i at anlægge. Hvorvidt de have Udfigt til at blive realiserede, kan jeg naturligvis ikke sige, men jeg tror, at saa meget kan man sige, at det vilde være heldigt ikke alene for de vedkommende Landsdele, men ogsaa for Staten i det Hele, om det vilde være muligt for disse Egne at skaffe de Kapitaler tilveie, som ville være nødvendige ved Siden af Statskassens Tilskud. — Udvalget har ikke kunnet komme ind paa at fastsætte Noget om Retningslinierne for Banerne. Da det er Private og Kommuner, som her skulle slaa sig sammen og yde det væsentligste Bidrag til de omhandlede Foretagender, vilde det formentlig være urigtigt, om vi her vilde foreskrive Banernes Retning; dette er Noget, der maa overlades til dem selv, og vi maa gaa ud fra, at de nok ville vide at ramme det Rette i saa Henseende, hvilket vil falde sammen med deres eget Lær. Med Hensyn til, hvad jeg her taler om, have vi stillet 2 mindre Endringsforslag, som findes under Nr. 1 og 2. Det ene gaar ud paa, at Banerne i Stebet for, som der staar i Lovforslagets § 1, at føres til Svendborg og Grenaa, skulle føres til Svendborg eller dens Havn og til Grenaa eller dens Havn. Om dette Punkt foreligger der et Endringsforslag, som med Hensyn til Odense-Svendborg-Banen fastsætter, at den ubetinget skal gaa til Svendborg Havn. Angaaende dette Forslag har Udvalget forhandlet med Ministeren, og man maa vistnok erkende, at det er rigtigt, at der ikke i saa Henseende lægges noget absolut Vaand paa Ministeren, men at det overlades til ham ved Udstedelsen af Koncessionen at bestemme, hvorledes Banen skal sættes i Forbindelse med vedkommende Bys Havn. Dette er vistnok fuldkommen rigtig. Vi have nærmest været foranledigede til det af os stillede Endringsforslag, fordi der er den Omstændighed ved Grenaa, at Byens Havn ligger  $\frac{1}{4}$  eller  $\frac{1}{8}$  Mil fra Byen, hvorfor det kunde være tvivlsomt, om Ministeren

vilde være bemyndiget til at tillade Selskabet at føre Banen til Havnen, naar Lovforslaget i dette Punkt blev usforandret. Vi have ment at det maatte være Ministerens Sag ved Udstedelsen af Koncessionen at paalægge vedkommende Selskab at sætte sig i Forbindelse med Havnen navnlig ved et Hestespor, forsaavidt Banen ikke kunde føres helt ned til Havnen. Paa den anden Side har Udvalget ikke kunnet være blind for, at Forholdet paa enkelte Steder, navnlig ved Svendborg, som her er Tale om, kunde være saaledes at det at paalægge Selskabet at føre Banen lige ned til Havnen og lægge sin Station der, kunde i meget væsentlig Grad forbyde Anlægsomkostningerne ved Banen og Expropriationsudgifterne, medens der ikke kan være Tvivl om, at Selskabet i sin egen Interesse vil søge at føre sin Station saa nær til Havnen som muligt, og navnlig sætte sig i den bedst mulige Forbindelse med den. Dersom det ikke iden betydelige Offre kan ske at lægge selve Stationen ved Havnen, tro vi derimod ikke at burde afskræmme Ministeren fra at kunne tillade, at Forbindelsen med Havnen ske ved Hestespor saaledes at Banerne kunne føres fra Banen ned til Havnen. Udvalget kan derfor ikke tiltræde det af to værdige Medlemmer under Nr. 1 opførte Endringsforslag. Under Nr. 2 i Betænkningen har Udvalget selv stillet et Endringsforslag, som gaar ud paa, at det udtrykkelig skal siges, at disse Baner ville være at sætte i Forbindelse med Statsbanerne, hvad maasse i Origt kan betragtes som en Selvfølge. Under Nr. 9 findes et Endringsforslag til § 4, som gaar ud paa, at Indenrigsministeren skal være bemyndiget til at afslutte Kontrakter med de Selskaber, der bygge de heromhandlede Baner, om Banernes Drift. Det kan vist ikke negtes, at det under visse Omstændigheder kan være meget heldigt, om Driften af Sidebanerne bliver forestaaet af den samme Autoritet, som forestaar Driften af Statsbanerne; det vil kunne være baade i Statskassens og vedkommende Selskabs Interesse. Jeg maa med Hensyn til dette Punkt særlig bemærke, at Udvalget for Herring-Silkeborg-Banens Vedkommende har fundet, at det vel kunde være Uheldning for Indenrigsministeren til i sin Tid at afslutte saadan Driftskontrakt med Selskabet, idet nemlig Banen fra Silkeborg til Herring kun meget uegenlig kan kaldes en Sidebane, men nærmest fremtræder som en ligefrem Forsettelse af Banen fra Standerborg til Silkeborg, hvilket ogsaa med Hensyn til Driften vil medføre den Fordel, at det samme Løb kan løbe hele Ruten igjennem. Denne Egenkab ved Herringbanen vil tillige medføre, at man kan forvente, at en meget betydelig Del af Trafikken derpaa vil føres lige igjennem og navnlig lige igjennem til Standerborg eller Aarhus, hvorved altfaa Staten vil faae en betydelig Del af den Indtægt, som Herring-Silkeborg-Banen giver. Da vi nu tillige have troet, at der maatte tages Hensyn