

nen gjennem Fyn, som for en Del besørger den gennemgaaende Trafik. Han har fremhævet, at dette Statsaktiv for Diebliffet forrenter sig meget slet. Staten faar kun $1\frac{1}{2}$ eller $1\frac{1}{4}$ pCt. af sin Sernbane, og forinden dette Aktiv er arbejdet op til at give en nogenlunde passende Rente, mener den ærede Minister og Udvalgets Flertal med ham, at man ikke bør give Koncession paa noget Sernbaneforetagende, der paa nogen Maade kunde skade dette Aktiv. Udvalgets Flertal, det vil sige hele Udvalget med Undtagelse af 2 Medlemmer, har derfor ikke troet at kunne støtte det Endringsforslag, der er stillet af 2 Medlemmer om, at Indenrigsministeren skulle bemyndiges til at give Koncession paa et saadant Foretagende. Vi finde det principtrudigt og urigtigt, naar den ærede Indenrigsminister siger til Folkethinget: Jeg anser denne Bane for skadelig for Statsbanerne og for at ville forringe det Aktiv, der er i mine Hænder, og som jeg skal søge at oparbejde, om saa Nøgledagen og Folkethinget, der ikke bør være mindre nansom mod Statens Aktiver end Ministeren, ligesom vilde paatvinge ham en saadan Bane. Der er ganske vist kun Tale om at give en Bemyndigelse til Ministeren, men det følger af sig selv, at naar den ærede Minister ikke ønsket, at der bliver sat en saadan Bemyndigelse ind i Loven, skal man ikke gjøre det, thi han vil da vanskelig kunne undslaa sig, naar der fremkommer Begjæring om Koncession. Vi finde, at hvis der virkelig er Trang til at skabe en ny Vej for den gennemgaaende Trafik, er denne Trang dog ikke saa stor, at man ikke meget godt kan vente, indtil vi se, hvorledes Statsjernbanen forventer sig, og vi maa give den ærede Minister Ret i, at naar dette Tidspunkt kommer, vil der være al Anledning til at tage under Overveelse, om ikke Staten bør tage en saadan gennemgaaende Linie i sin Haand, om ikke Staten bør anlægge denne Bane saaledes, at den kommer i Forbindelse med den anden Bane paa Fyn. Vi tro imidlertid ikke, at denne Bane vil faae saa stor Betydning for den gennemgaaende Trafik — naar jeg siger „vi“ udtaler jeg nærmest min egen Opfattelse, da jeg ikke har konfereret med Udvalget derom. Det vil ikke blive af saa stor Betydning for Persontrafikken, som navnlig fra Sverig vil gaa andre Veie og benytte Veien til Kiel, ja længe den bestaar, og heller ikke for Godstrafikken mellem Sverig og Tydskland. Det vil ikke kunne betale sig at sende Gods med alle disse forskellige Ind- og Udfskibninger, først over Sundet mellem Als og Vøiden, dernæst over Storebælt og endelig over Dresund. Det er dernæst tvivlsomt, om man kan gjøre Regning paa, at denne Bane vilde komme i Stand, fordi vi ikke kunne tænke os, at en Bane, som er paaregnet at skulle koste 350,000 Rbd. pr. Mil, vil kunne forrente sig. Vi maa derfor for Diebliffet tilraade Thinget, ikke at følge de to Medlemmer af Udvalget, der foreslaa at optage denne

Bane. Vi ville ikke dermed have sagt, at et saadant Forslag ikke ad Mave, maaste om ikke lang Tid, vil være værdigt til at finde Understøttelse, men for Diebliffet, og navnlig ligeoverfor den ærede Ministers Stilling, vilde vi finde det meget urigtigt, om Thinget vilde paatvinge ham en saadan Koncession. Jeg forbeholder mig i Øvrigt at komme tilbage hertil, naar jeg har hørt det ærede Mindretals Motivering.

Høgsbro: Det er et Rår Endringsforslag, jeg har deltaget i at stille, som et Mindretal i Udvalget, og som jeg skal tillade mig nærmere at begrunde. Det første er Forslaget under Nr. 2, der er stillet til § 1, og som angaar den Bane fra Nyborg til Bøden, som nu blev omtalt af den ærede Ordfører. Han begyndte med at sige, at en saadan Bane kunde meget skade den Trafik, som findes paa Statsbanerne, ved at tage den Del deraf bort, der gaar til Udlandet, men han endte med at sige, at han ikke troede, at denne Trafik var af nogen Betydning. Det forekommer mig, at der deri er en saadan Modsigelse, at vi ikke kan se, hvorledes hans hele Betragtning af dette Forhold kan holde Stik. Det er vistnok uden for al Tvivl, at den Trafik, som ad denne Bane vilde gaa til Udlandet, og som den vilde drage bort fra Statsbanerne, ikke kan blive af saa stor Udtrækning, at det er Grund til derfor at inddrage de vedkommende Egne det Gode, som det vil være at faae en saadan Bane. For saa vidt den skulde drage den Trafik til sig, der gaar navnlig til Hamborg, f. Ex. fra Kjøbenhavn, vil det væsentlig blive den, der føres ad Dampskibslinien fra Korsør til Kiel, men det er jo netop en Linie, der ikke betaler sig, idet den aarlig koster Staten over 25,000 Rbd., og som man derfor ofte har ønsket nedlagt, saa at det skulde synes, at det af den Grund netop maatte være ønskeligt, at en saadan Bane fra Nyborg til Bøden kom i Stand og gjorde Dampskibslinien overflødig. Her er jo ikke Tale om at yde noget som helst Statstilskud til denne Bane, men blot om at give Bevilgning til at anlægge den ganske paa de Vedkommendes egen Betøstning. Naar dette er Tilfældet, ser jeg ikke, hvad der skulde holde os tilbage fra om mulig at give de vedkommende Egne et saa betydningsfuldt Gode, som det vil være at faae en Bane anlagt i 8 Miles Udtrækning uden den mindste Udgift enten for Statskassen eller for den vedkommende Egn. At det vil være af stor Betydning for Egnen fremgaar ogsaa af de talrige Andragender, der ere indkomne med over 4,000 Underkrifter, saavel fra Landet som fra de Kjøbstæder, der derved vilde komme i Forbindelse med hinanden og med det øvrige Land, og Banen vil faae forøget Betydning, hvis den fra Odense til Svendborg kommer i Stand, idet den vil skære denne om trent under en ret Vinkel, og langt fra at konkurrere med den, tværtimod vil bidrage til