

baneselskabets Aktier, og det vilde vistnok være overordentlig spørgeligt, dersom en saadan Opfattelse som Mindretallets skulde være det Bestemende for alle Jernbaneanlæg her, hvad der jo heller ikke sjør har været Tilfældet, eftersom der har været givet Bemyndigelse til at meddele Koncession paa mange Jernbaner. Det forekommer mig ogsaa, at denne Tanke har sin Fare i en anden Retning, thi hvad er det egentlig, der har drevet det sjællandske Jernbaneselskab frem? Er det det, at man har holdt tilbage paa Koncessioner, eller det ikke snarere det, at man gjennem Love, hvorved man er istand til at kunne meddele Koncession, netop har skabt en Konkurrence, Selskabet ikke ønskede? Saaledes paa Forhaand at sige: vi vilde tage Konkurrencen bort, fordi der derved maaske kan ydes et privat Selskab Fordele forekommer mig at være et usundt og uheldigt Princip. Naar Staten en Gang, Aar 1,900 er det nok, kan overtage de sjællandske Baner paa de i Loven derfor fastsatte Betingelser, og da skulde komme til at betale Aktierne noget dyrere paa Grund af den større Trafik, der var tilført Banerne gjennem andre Baneanlæg, saa maa man samtidig ikke overse, at det jo ogsaa er et bedre Aktiv, den faar. Det maa forundre noget, at det ærede Mindretal, efter at have udtalt en stærk Fordømmelsesdom om Fremsettelsen af Forslaget angaaende disse Baner, paa ene Gang dog mener, at der kunde være Tale om flere Baner, og at det endog mener, at der er saadanne Baner, som umiddelbart vilde svare Regning inden lang Tid, naar de anlægges med sjønsonomt Hensyn til de lokale Forhold, og det baade i Nord- og Sydjylland. Det ærede Mindretal siger ikke, hvad det er for Baner, men det henviser til Lovene af 23de Mai 1873 og 4de Mai 1875 og tilføjer saa, at der ikke er erfaret Noget om disses Udfigt til Gjennemførelse. Jeg skal i saa Henseende sige, at jeg heller ikke veed Noget om Udfigterne til Gjennemførelsen, men det forekommer mig, at der er en vis Sandsynlighed for, at naar disse Baneanlæg maatte have daarlige Udfigter til at blive gennemførte, saa vil Hovedgrunden dertil vistnok være den, at de, som tænkte paa at gennemføre dem, ere noget utilbøielige til at nære den samme Antagelse, som det ærede Mindretal, nemlig, at de umiddelbart vilde svare Regning inden lang Tid. Noget ubilligt synes jeg, at det ærede Mindretal er mod Flertallet, naar det, efter at have kritiseret dets Baneanlæg og fordret forskjellige af Anlægene ubeladte af Planen, til Slutning, nederst Sp. 1147, siger: „Men ubeladtes de omhandlede Baner af Planen, bliver denne saa mangelfuld, at den aldeles mister den Karakter af en samlet Plan, som Flertallet har tænkt sig“. Jeg synes, det er noget haardt først at forlange, at man skal tage en Del Baneanlæg ud af en Plan, og saa sige: „Og naar man saa tager dem ud af Planen, saa mangler

der det Fornødne for, at det skal kunne kaldes en Plan“. Med al Respekt for det ærede Mindretals Raisonnement tror jeg derfor nok, at det efter denne Prøve vil være det Rigtigste for Flertallet at lade disse Baneanlæg, i det Mindste foreløbig, blive staaende.

Jeg skal dernæst vende mig til de fynnse Baner. En lignende Betragtning som den, jeg tillod mig at fremsætte før, har ledet Flertallet til den Erkjendelse, at man for denne Os Bedkommende burde søge at bringe de tre Kjøbstæder: Faaborg, Bogense og Årsens i Forbindelse med Statsbanenettet. Med Hensyn til Bogense og Årsens har der ikke været nogen synderlig Lovil i Udvalgets Flertal, idet det nemlig syntes baade hensigtsmæssigt og stemmende med Befolkningens Ønsker, at Banen blev ført for Bogenses Bedkommende til Odense og for Årsens Bedkommende til Tommerup Station. Derimod vare Meningerne noget delte med Hensyn til den Bei, som Forbindelseslinien til Faaborg burde følge, idet man nemlig paa den ene Side mente, at den burde følge den i Bemærkningerne til Lovforslaget omtalte Gaffelbanelinie til Nørre-Brøby og derfra Dalstrøget og Langsted Sønden om Børninge indtil Vest for Børninge og der støde til Banen fra Årsens til Tommerup, medens det paa den anden Side blev fremhævet, at Faaborg—Ringe Banen, der ligeledes er omtalt i Bemærkningerne til Lovforslaget, vilde have sine Fordele i andre Retninger og navnlig vilde være kortere og altsaa vilde medføre et billigere Anlæg og desuden derved, at den var kortere, vilde give en billigere Drift. Iøvrigt tror jeg, at man var temmelig enig om, at den førstnævnte Linie er den, der betjener de paagjældende Dele af Landet bedst. Der vilde altsaa ved dette Anlæg opstaa en anden Gaffelbane end den, der er omtalt i Bemærkningerne til Regjeringens Lovforslag, nemlig med Spidsen i Tommerup Station og belende sig til Årsens og til Faaborg. Jeg skal bemærke, at Forskjellen mellem Omkostningerne ved Anlægget til Ringe og det til Vest for Børninge er omtrent 360,000 Kr. En anden Grund, hvorfor Størstedelen af Medlemmerne af Flertallet havde deres Opmærksomhed henvendt paa Løsningen gjennem en Bane til Årsens—Tommerup Bane var den, at en Bane, ført til Ringe, maatte træde i Forbindelse med den sydfynnse Bane, og at der som Følge deraf maatte gaa forud enten Erhvervelse af Staten af den sydfynnse Bane eller ogsaa en Overenskomst, hvorefter Staten overtog Driften af begge Baner. Da det nu forekom en Del af Medlemmerne noget tvivlsomt, hvorvidt et saadant Arrangement let vil kunne træffes eller endog burde søges truffet, saa har man maattet søge en anden Bei, ad hvilken man var sikker paa at kunne naae til, at Faaborg By ikke præjudicerer med Hensyn til Hurtigheden af Banens Anlæg. Lige overfor dette Forslag er Mindretallet