

rup, forandre Forholdene sig ganske vist i Henseende til de Ulemper, jeg har omtalt, idet Banen da vil indmunde næsten i ret Vinkel paa Statsbanen, men de Herrer maa erindre, at de Baner, som der her er Tale om at anlegges, skulde være lokale Baner, Baner, som bringe de paagjældende Landdistrikter i en let og naturlig Forbindelse ikke blot med de gode og hæderlige Byer Jaaborg og Alsens, men ogsaa med den største By paa Fyen nemlig Odense, og det forekommer mig dog klart, at naar man forlanger af Folk, der skulde reise til Odense med Jernbanen, at de skulde gjøre omtrent den dobbelte Vej, saa er det ubilligt forlangende og i det Hele en unaturlig Maade at bygge Jernbaner paa. Jeg tror derfor ikke, at det høie Thing vil gaa til paa Statskassens Regning at anlegge Baner, der saa lidet tyde paa et Fremsyn, som Tilfældet vilde være, hvis man af Hensyn, som jeg ikke her skal nævne, vilde gjøre det vanskeligt for Landdistriktet at komme ind til det største Marked, der for Dieblisset er i Fyen. Vil man knytte Landet til Byerne, skal man gjøre det ad den korteste og naturligste Vej, og det er saa de paagjældende Byers Sag at se til, hvem der bedst kan trække i Enden af det Lov, man saaledes lægger gennem Landet. Jeg tror ikke, at Nogen af Parterne er vel tjent med, at man gaar Omveje, og jeg vilde anse det for at være en Omvei, hvis man forbinder Odense med Jaaborg og Alsens ved en Bane, der i Retvinkel støder til Statsbanen, og ikke vil lade disse Byer komme i direkte Forbindelse med Odense. Jeg taler ikke her særligt for Odense Bys Interesser, men det er en ganske almindelig Betragtning, som jeg har hævdet mangfoldige Gange, naar jeg har haft Leilighed til at udtale mig om Anlægget af Jernbaner. Jeg tror ikke, at den smaalige Frygt, som der har været hos enkelte af de fyeniske Byer for at komme i en direkte Forbindelse med en større By, er berettiget. Den er ikke berettiget, fordi man ikke bygger Jernbaner alene for Byernes Skyld, men væsentlig, ligesaa fuldt i alt Fald, af Hensyn til at aabne de mellemliggende Landdistrikter en let og naturlig Forbindelse med Verdensmarkedet. Grunden, hvorfor den høie Regjering ikke har troet at kunne fremkomme denne Gang med et Forslag til Anlæg af en Bane fra Jaaborg til Ringø og til den sydfynske Bane, er fremhævet i Motiverne, og er den, at det vilde være forbundet med praktiske Vanskeligheder at have en saadan Statsbane, der udmundede i en privat Bane. Jeg maa tillade mig dertil at sige, at jeg for mit Vedkommende ikke ser de store praktiske Vanskeligheder, det skulde kunne afføde. Det sydfynske Jernbaneselskab har paa et tidligere Stadium, da det troede det i Selskabets Interesse at søge om Koncession paa en Bane fra Ringø til Jaaborg, erklæret sig under alle Omstændigheder villig til at overtage Driften paa denne Sidebane, og jeg vil ikke

paasta, at det sydfynske Jernbaneselskab derved har Krav paa stor Erkjendtlighed, thi i Loven af 1873 og i Koncessionen, som var givet Selskabet, indeholdes der Bestemmelser, som ligefrem bemyndige Indenrigsministeren til at fastsætte de Vilkaar, paa hvilke det private Selskab skulde drive en saadan Sidebane. Det kan heller ikke i Virkeligheden bewirke nogen som helst praktisk Vanskelighed, thi Regnskabsvæsenet for hver Baneafdeling vil med den største Lethed kunne holdes afsondret for sig. Vil man endelig anse det for mindre passende, at et privat Selskab og især et saa lille og beskedent Selskab som det sydfynske Jernbaneselskab som til at overtage Driften paa en Statsbane, saa er der jo en anden Udvei, som staar den bevilgende Myndighed aaben; man kunde jo forsøge, om man kunde erhverve den sydfynske Jernbane. Efter Loven af 1873 har Selskabet Eneret paa Banen indtil Maret 1970, og i Koncessionen er der forbeholdt den høitværende Indenrigsminister Ret til i Maret 1900 at udløse Selskabet. Det er af den Slags Rettigheder, som — hvad jeg tror at kunne udtale paa dette Sted — Selskabet ikke sætter nogen sær stor Pris paa. Denne Bane er ikke anlagt paa Spekulation, den er ikke bygget saa dyrt som nogen af Statsbanerne, og jeg tror at være sikker i min Sag, naar jeg siger, at hvis Regjeringen ønsker at kjøbe den sydfynske Jernbane, vil den fra Selskabets Side ikke møde den Vanskelighed, at Selskabet agter at tjene paa Banen; men det har heller ikke Grund til at skulle tabe paa den. Den foregaaende ærede Rader udtalte sig ogsaa om Jernbanen i Nørrejylland, som rigtignok ligger os Fynboere fjernere, men som jeg dog ogsaa, da jeg kjender denne Egn og kommer der ikke saa sjældent, interesserer mig for. Jeg vil sige, at jeg har reist en Del i Berden, men jeg har ikke fundet noget Punkt, der forholdsvis er vanskeligere at komme til end Thisted. Man kan næsten reise fra Kjøbenhavn til Paris ligesaa hurtigt som fra Kjøbenhavn til Thisted. Der er en Masse Gunde at passere og andre Vanskeligheder tilstede for at naae derop, som man skal have prøvet for at kunne gjøre sig klart Begreb derom. Jeg er ikke ganske enig med det ærede Medlem, som havde Ordet før mig, i, at den Bane, som Regjeringen her har foreslaaet, ikke skulde være den, der i alle Maader var den hensigtsmæssigste. Det er altid forekommet mig, naar jeg har set de mange Planer til at bringe Thy i Forbindelse med Statsbanerne omtale i de offentlige Blade, at den Bane, som Regjeringen nu, efterat have ladet undersøge de forskjellige Linier, er kommen til at foreslaa — hvad ogsaa de Herrer kunne overbevise Dem om, ved at se paa Kortet den naturligste ligefremme Forlængelse af Statsbanerne vesterpaa. Der er iøvrigt ogsaa, hvad der kan tale for, at Thisted Amt ikke bør vente længere paa at komme i Forbindelse med