

temmelig stærkt, er der kommet indtrængende Begjæring om at faae Linien forlagt igjen og faae denne gjort til Gjenstand for ny Undersøgelse, og det er derfor ikke urimeligt, at man tager sig et Aarstid for at anstille saadanne Undersøgelser, saa at man kan være vis paa, at der ikke atter kommer nye Forslag om Liniens Retning. Naar jeg nu ser tilbage paa de Baner, der blive tilovers efter Udvælgets Forslag, vil jeg først nævne Faaborg-Ringe Banen, og jeg vil strax befjende, at, Stjøndt jeg oprindelig selv har foreslaaet Linien Faaborg-Ringe, var jeg, efter at det ved stærke Bevægelser udenfor Thinget i Befolkningen berovre var kommet dertil, at man havde faaet den Anskuelse anerkjendt, at Banen vilde opfylde sin Bestemmelse paa det mest fuldige og blive til mest Gavn for den største Befolkning ved istedetfor at føre til Ringe at gaa nordpaa, hvor man da har talt om forskjellige Endepunkter, — til Slutning kommer til den Ero, at man vil nøies med, at Banen fik Tilslutning til Afsens-Commerciup Banen paa et eller andet Punkt sønden for Commerciup. Efterat man var kommen til denne Anerkjendelse, og Resultatet var blevet godkjendt i det andet Thing og af Ministere, har jeg ikke kunnet se, hvilke væsentlige Grunde der skal tale for nu at optage den dengang frædegne Plan. Jeg anser det i det Hele for at være overordentlig uheldigt og lidet veiledende for Regjeringen, naar man fra Aar til andet foretager saadanne væsentlige Forandringer, det være sig med Hensyn til Principerne for Bygningen eller med Hensyn til den specielle Retningslinie, saaledes som her er fket. Det er derfor ikke med stor Sympathi, at jeg strider til Udførelsen af en Bane Faaborg-Ringe. Det tilstaar jeg, og jeg finder det høist uheldigt, at man opvækker Forhaabninger hos en Befolkning det ene Aar paa et Sted, for saa at berøve den Haabet igjen til næste Aar, idet man flytter Retningslinien for Banen og saa atter springer tilbage til den oprindelige Linie. En saadan Valten i Anskuelser om, hvor Jernbanerne skulle anlægges, er ikke ønskelig og i alt Fald noget svækkende for Regjeringen, naar den ønsker at vide, hvad den skal kunne foreslaa for Thinget med Forventning om at se det opfyldt. Men der er en anden Omstændighed ved denne Bane. Det er Hensigten at forpagte den bort, og der er budt en efter min Mening rimelig og billig Forpagtningsafgift, der udgjør 4 pCt. af den Kapital, Staten anlægger i Banen. Jeg skal sige her i Forbigaaende, at jeg tager dette Faktum til Indtægt for, at det efter de Regler, hvorefter Regjering og Landsithing ønske at anlægge Baner, er muligt i Fremtiden at anlægge Baner paa en saadan Maade, at de ikke ville blive særlig tyngende for Statskassen. Thi den Udgift, som falder tilbage paa Statskassen ved at laane sine Kræfter til et paalideligt og solidt Jernbaneanlæg og ved at yde et Laan for

nogen Tid, anser jeg dog for Noget, man bør gjøre af Interesse for de Egne, der selv ville bringe saadanne Offre, at Anlægskapitalen for Statens Vedkommende bliver forrentet. Det har været min Hensigt, at de Regler, hvorefter vi fremtidig skulle bygge Baner, skulle anvendes paa en saadan Maade af Regjeringen, at vi i de fleste Tilfælde — man kan naturligvis tænke sig Undtagelser af særlige Grunde — kunde opnaa, at Banerne vare af den Bestaaenhed, at de ikke vare særdeles tyngende for Statskassen, hvilket er et Hensyn, som jeg tror, man maa tillægge en vis Betydning. — Altsaa, Banen kan forpagtes bort paa saadanne Villkaar, som jeg anser for rimelige; men dermed følger den Betingelse, at Banen skal anlægges paa en saadan Maade, at der ikke kan være Nogetsomhelst til Ginder for, at den kan drives i Forbindelse med den sydfyenste Jernbane. Jeg forstaar dette saaledes, at den nye Bane i alt Væsentligt maa være indrettet ligesom den sydfyenste Bane; men til at opnaa dette, er der stillet en Anlægssum til Raadighed, som er 270,000 Kr. pr Mil. Naar man veed, at den sydfyenste Jernbane har kostet 345,000 Kr. pr. Mil, maa jeg sige, at det forekommer mig tvivlsomt, om den Forandring af Konjunkturerne til det Bedre, som unegtelig siden den Tid er foregaaet, er saa betydelig, at Anlægssummen vil kunne taale en saa stor Reduktion, og jeg har ogsaa den Grund til at nære Betænkelse derved, at jeg har faaet Udtalelser fra Ovingenieurerne ved Jernbanerne om, at han ingenlunde er sikker paa, at det lader sig gjøre. Det er det Forslag, der staar her i Loven. Nu har den ærede Ordsfører vel sagt, at Selskabet havde erklæret sig villig til at udføre Anlægget af Jernbanen for den Pris; men med al Være for det ærede Selskab vil jeg dog bestemt holde paa, at de Baner, som anlægges som Statsbaner og som blive dens Eiendom, skal anlægges af Staten ved dens egen Foranstaltning. Jeg er i det Hele ikke disponeret til hvoeken at give Jernbaneanlæg eller andre større Foretagender i General-entreprise — ikke af Raansomhed mod det sydfyenste Selskab, som jeg tror er saa stærkt, at det vilde kunne bære et Tab, men fordi der er fket saa beklagelige Begivenheder derved, at Jernbaneanlæg og andre store Foretagender ere blevne givne i Generalentreprise til Folk, der ikke tilfulde have forstaaet at vurdere Arbeidets Omfang; de Kalamiteter, som deraf ere fremkomne, have været overordentlig betydelige og pinlige for Regjeringen, thi det er pinligt for Regjeringen og ikke økonomist for Staten at skulle pålægge Folk, der paatager sig Arbeide for den. Og det er hvoeken gavnligt eller økonomist for Staten, idet enten Arbeiderne under saadanne Omstændigheder meget let blive forladte paa Halvveien, saaledes at Regjeringen med større Bekostning maa fuldføre den, eller ogsaa vil Kon-