

stjel, at det er Ministeren selv, der har foreslaaet Faaborg-Ringebanen, medens det ikke er mig, der har foreslaaet Herning-Skjernbanen. Jeg og de fleste af Udvalgets Medlemmer ere gaaede ind paa det Forslag, som er stillet om denne Bane; vi have givet det vor Tilslutning i Betragtning af, at Regjeringen har anbefalet det og ønsket det, og i Betragtning af den Stilling, som Folkethinget tidligere har indtaget overfor disse Banestrafninger, da Loven af 1873 vedtoges. Men at vi skulde udtale nogen sær Begejstring for den, kan neppe forlanges. Det maa paasthjønes, at vi give vor Tilslutning, uagtet vi ikke føle os mere begejstrede for disse Baner, end vi gjøre. Den ærede Minister syntes at være noget betænkelig med Hensyn til Faaborg-Ringebanen, og navnlig betænkelig ved de Vilkaar, der ere stillede og navnlig med Hensyn til den Anlægssum, der er foreslaaet bevilget. Jeg kan nu ikke tro Andet, end at denne Anlægssum vil vise sig tilstrækkelig efter de Oplysninger, som igaar bleve givne af det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgtreds (Koch), og jeg skal i al Korthed tillade mig at pege paa, hvad jeg fremdrog igaar, nemlig at Regjeringen har oplyst, at de 31 Mil Bane, som ere anlagte paa samme Maade, i Gjennemsnit have kostet 280,000 Kr. pr. Mil. Forskjellen fra dette Beløb til det, vi have foreslaaet, er jo temmelig ringe. Vi have foreslaaet 270,000 Kr. og det maa erindres, at en stor Del af de tidligere Baner ere anlagte paa en dyrere Tid. Skulde det virkelig vise sig, at den her opførte Sum vil være utilstrækkelig, vil der jo endnu være Mulighed for at ændre derpaa til 3die Behandling, naar den ærede Minister fremkommer med fyldestgjørende Oplysninger i saa Henseende. — Det er saavel af den ærede Minister som af ærede Medlemmer stærkt fremhævet, at Årsensbanen burde følge med Faaborgbanen, og det er stærkt fremhævet i Mindretallets Betænkning. Det forekommer mig, at man i Virkeligheden med lige saa god Føie kan sige, at naar Årsens skal have en Bane, maa ogsaa Bogense og Hjertemunde have en Bane, og vi ville da efterhaanden let komme til 4 synlige Baner paa engang. Det forekommer mig endvidere, at at man med lige saa god Føie i 1873 kunde have sagt, at skal Svendborg have en Bane, skal Faaborg ogsaa have en Bane, og at Faaborg forsaavidt nu er nærmest til at komme i Betragtning. Jeg tror derfor, at man meget vel kan forsvare nu at tage Faaborgbanen uden at tage Årsensbanen. Men dertil kommer, bortset fra den større Betydning, som jeg eventuelt tillægger denne Banestrafning fremfor Årsens—Tommerup Banen, at der her ved det fra det sydfynske Jernbaneselskab fremkomne Tilbud haves Sikkerhed for, at Staten vil kunne faae gode Renter af sine Penge, medens det ikke er saaledes givet ved Årsensbanen, om end Mindretallet mener, at man

kan være sikker paa at faae en saadan Forrentning. Det er dog klart, at Forholdet stiller sig noget anderledes, hvor der er Sikkerhed for Forpagtningskontrakten, der giver denne Forrentning, end hvor det beror paa de fremtidige Forhold, som ikke saa nøie lade sig udregne, hvor stor Erakften bliver. Den ærede Minister klagede meget over, at der ingen Godtgjælsse fandtes af de Principer, Regjeringen havde foreslaaet i den af Flertallet gjorte Indstilling og Betænkning. Det forekommer mig unegtelig, at denne Klage er noget ugrundet. Vende vi tilbage til det Forslag, som Regjeringen forelagde i Oktober 1877, fandtes der egentlig ingen særlig nye Principer deri, det var kun Anlæg i det væsentlige i Overensstemmelse med de tidligere Principer for Statsbaneanlæg. I Landstinget blev Lovforslaget forandret, og man opstillede da et nyt Princip for Anlægget af de Baner, der betegnedes som lokale Baner, navnlig med Hensyn til Anlægsmaaden. Den ærede Minister har accepteret disse Principer, og det har i Virkeligheden Udvalgets Flertal ogsaa, og det fremgaar baade indirekte og direkte af dets Indstilling og Betænkning, indirekte derved, at det netop er, fordi det tiltræder Landstingets Formening om, at Lhybanen og Årsensbanen bør bygges paa den Maade, at man har ment, at man, naar der skulde træffes et Valg mellem forskellige Baner, da maatte foretrække dem, der mere umiddelbart slutte sig til de bestaaende Anlæg — og direkte ved Slutningsudtalelsen, som findes i Flertallets Betænkning, og hvor der findes en direkte Tilslutning til dette tekniske Princip. Det udtales i Slutningen af Flertallets Betænkning, at der med Hensyn til de Baner, som det foreslaar, ikke har været Grund til at udtale sig over Anlægsmaaden, da det igrigt yder sin Tilslutning til, hvad der er fremkommet ogsaa i Landstinget, at disse Baner skulle anlægges som lette Statsbaner. „Derimod“, tilføies der saa, „erkjender Flertallet, at dette Anlægssystem bør finde Anvendelse paa saadanne fremtidige Jernbaneanlæg af mere lokal Karakter, der ville udgaa fra og slutte sig til Statsbanenettet, men ikke udgjøre noget egentligt Led af dette“. Det er en saa direkte Anerkjendelse, som kan forlanges. Den ærede Minister pointerede særligt, at jeg ikke ønskede Principer fastslaaede eller afstemte i Diebliffet; det er en Misforstaaelse fra den ærede Ministers Side, medmindre der lægges stor Bægt paa „i Diebliffet“. Jeg ønsker ikke, at man paa Grundlag af de Forhandlinger, der hidtil have fundet Sted, paa Grundlag af den Drøftelse, der har fundet Sted i Udvalget, nu skal gaa til Afstemning over Principer om vor fremtidige Jernbanebygning. De have nemlig ikke været drøftede i Udvalget, Tiden har været optagen med Forhandling om de forskellige Baneanlæg og de Modaliteter, der skulde knyttes til dem, og man er kun i meget ringe Grad kommen ind paa