

foreflaaede Bane er adskillige Urigtigheber. Det er jo en Selvfølge, at, hvis det erkjendes af det ærede Medlem for Svendborg Amts 5te Valgfreds (Hjgsbro) og ogsaa af den høitærede Minister, at Jaaborg—Kingebanen, fordi den skal drives sammen med den sydfynske Jernbane, maa anlægges efter et noget sværere System end det af Regjeringen foreflaaede, saa maa ganske de samme Grunde tale for, at Jaaborg—Kommerupbanen ogsaa anlægges efter et sværere System, end der er foreflaaet. Der kan efter min Opfattelse ikke være nogen fornuftig Grund, hvorfor det skulde være uhenfjgtmæssigt at drive Jaaborg—Kingebanen i Forbindelse med den sydfynske Jernbane, naar de ikke vares anlagte efter det samme System, og det saa skulde være rimeligt og fornuftigt at forbinde Jaaborg—Kommerupbanen anlagt efter det lettere System, med Statsbanen og drive dem sammen. Hvis der altsaa skal gøres en Sammenligning mellem disse to Baner, maa man gaa ud fra, at de anlægges efter samme System, og det ærede Medlem for Svendborg Amts 5te Valgfreds (Hjgsbro), vil da, som ogsaa fremhævet af den ærede Ordfører, erkjende, at hans Beregning er ganske feilagtig. Naar Jaaborg—Kingebanen, som er 3,85 Mil lang, anlægges aldeles som den sydfynske Bane, vil den blive 95,000 Kr. dyrere end Jaaborg—Kommerupbanen, der anlægges efter det af Regjeringen foreflaaede lettere System; — det ærede Medlem siger 100,000 Kr. — men nøjagtig bliver det 95,000 Kr. Ved at anlægge Jaaborg—Kingebanen, fuldstændig som den sydfynske Bane er anlagt, bliver den 95,000 Kr. dyrere, end Jaaborg—Kommerupbanen vil blive, anlagt efter det lettere System; men naar Anlægget af Jaaborg—Kingebanen indskrænkes, saaledes som det sydfynske Jernbaneselskab foreslaar, nemlig at den anlægges saaledes, at den med Driftsmateriel ikke vil koste mere end 320,000 Kr. pr. Mil, vil den blive 290,000 Kr. billigere end Jaaborg—Kommerupbanen, anlagt efter det lettere System; og hvis man endelig vil anlægge begge Baner, altsaa baade Jaaborg—Kommerupbanen og Jaaborg—Kingebanen efter det samme System, bliver Jaaborg—Kommerupbanen 515,000 Kr. dyrere, ganske bortset fra, at den er over 1½ Mil længere. Det er altsaa for mig den væsentligste Grund til, at det forekommer mig, at Jaaborg—Kingebanen maa foretrækkes for Jaaborg—Kommerupbanen. Dertil kommer tillige en Omstændighed, som ikke er ganske uden Bægt, og det er den, at det Tilskud, som man udskriver og forlanger af vedkommende Amt, bliver meget større til Jaaborg—Kommerupbanen end til Jaaborg—Kingebanen af den ganske simple Grund, at den første Bane, som sagt, er 1½ Mil længere; medens Tilskudet fra Egnen for Jaaborg—Kingebanen vil blive 308,000 Kr., vil det ærede Medlem for Svendborg Amts 5te Valgfreds derimod med sin Jaaborg—Kommerupbane komme til at udskrive 486,000

Kr. af Jaaborg By og vedkommende Amt. Det er jo altsaa et Moment mere, man ogsaa maa tage med i Betragtning. Det koster Jaaborg—Kommerupbanen ogsaa Mere. Det kommer Egnen til at betale og vistnok ikke Statskassen; men det kan dog vistnok ikke være Egnen ligegyldigt, at den kommer til at betale paa det nærmeste 180,000 Kr. mere. Endelig er der Expropriationen, som jo vel ikke Egnen, men hele Fyn skal betale, Expropriationen af 1,61 Mil mere. Resultatet bliver, at hele dette Anlæg til Kommerup fra Jaaborg bliver 7—800,000 Kr. dyrere end et Anlæg fra Kinge til Jaaborg. Dertil kommer, at Veien bliver kortere til Odense og Kjøbenhavn, og at Forbindelsen mellem det østlige og vestlige Sydfyn er meget naturligere betjent ved en Jaaborg—Kingebane end ved en Bane over Kommerup, som i saa Henseende aldeles ikke yder den samme Fordel. Hvad Stjernbanen angaar, skal jeg for mit Vedkommende indskrænke mig til at gjentage, hvad jeg tillod mig at sige ved Sagens første Behandling, at jeg betragter Anlægget af denne Bane som værende af ikke ringe Betydning. Ganske vist er jeg fuldstændig entig med den høitærede Minister i, at jeg ikke tillægger den stor Betydning som Middel til at opdyrke Landet. Jeg tror, at det er en Illusion, naar man mener at kunne opdyrke Land ved Hjælp af Jernbaner. De Forsøg, der i saa Henseende ere gjorte i fremmede Lænder — jeg kan henvise til de Forsøg, der ere gjorte i Frankrig, — have viist sig mislykkede, og det ligger naturligvis deri, at skal man opdyrke et Land ved Hjælp af en Jernbane, maa man anlægge den ganske anderledes, end Jernbaner i Almindelighed blive anlagte. Det Land, som der her er Tale om, nemlig Landet mellem Herning og Stjern er næsten fuldstændig blottet for brugbare Veie. Hvad kan det saa hjælpe at tænke paa en Jernbane, naar der kun paa hver eller hver halvanden Mil er en Station, Befolkningen mangler Forbindelsesveie, hvorved den kunde komme i let Forbindelse med Stationerne og derved faae alle de Hjælpeidler til Landets Opdyrkning, som det maa være Mening at staae gennem Jernbanen. Skal man have en Jernbane med det Diemed at opdyrke Landet, maa man have Stationer saa at sige ved hver Gaard, hvor der kan aflæsses Mærgel, Gjødning og de øvrige Ingredientser, der ere nødvendige for Landbruget, og man gjør sig altsaa styldig i en Illusion, hvis man venter sig noget Stort i den Retning og af den Grund vil skride til dette Anlæg. Men det, som for mig er det Afgjørende for at stemme paa en Bane Herning—Stjern, det er det, at saaledes som Herning og Silkeborg ere beliggende, ere de nu affaarne fra en nogenlunde let Forbindelse med det nordvestlige Sylland, for Exempel Hølstebro. Jeg skal i den Henseende tillade mig at oplyse, at naar Herning—Stjernbanen bliver anlagt, vil der mellem Herning og