

til andre lignende private Banearlæg, at det maa overraske noget, at her ikke er forlangt Noget. Dersom det maa være mig tilladt et Dieblif at stille mig paa Beboernes Standpunkt, kan jeg næsten ikke undlade at spørge mig selv, om Forretningsudvalget eller de ledende Mænd virkelig have været taget Egnens Interesser paa tilbørlig Maade. Mig forekommer det nemlig, at baade Regjeringen og Rigsdagen vilde være gaaede ind paa f. Ex. at have ydet et Bidrag af 25—30,000 Kr. pr. Banemil, hvis det var blevet forlangt; vi ere jo dog Alle Synder for Vorherre, og hvorfor saa ikke ogsaa være det overfor Statskassen, naar der er Tale om Anlæg af Jernbaner? Det maa jo dog erindres, hvad der stadig har været gjort stærkt gjældende, saa ofte der har været Tale om private Baner, at jo flere Lokalbaner der er, desto mer Trafik føre de til Statsbanerne og skaffer denne større Indtægt, og jeg kan ikke se, at det havde været urimeligt, at Staten havde ydet et Bidrag. Men, som sagt, de Paagjældende bære selv Skylden for, at de ikke faae noget saadant, thi de have ikke forlangt det. De ville altsaa komme til at bære hele Byrden ved Anlægget selv, og naar jeg skal sige min oprigtige Mening, tror jeg ogsaa, at de kunne gjøre det, uden egentlig at føle det som en trykkende Byrde, og uden at behøve at frygte for, hvad jeg ogsaa har hørt flere udtale Frygt for, at denne Bane skulde komme i et lignende Tilfælde, som den østjydske har været, og det forekommer mig ogsaa, at Anlægskapitalen er tilveiebragt paa en meget betryggende Maade, idet det nærmest er Kommunerne, der have tegnet den fornødne Kapital. Sognekommunerne have saaledes tilfammen tegnet sig for 287,000 Kr., Amtskommunen har tegnet sig for to Trediedele deraf eller 191,000 Kr., medens der af Private kun er tegnet 60,600 Kr. Vogense Kommune har tegnet sig for 25,000 Kr. Odense har ikke tegnet Noget, og Lumby Sogn, som er det, der ligger Odense nærmest, har heller ikke tegnet Noget; men de ere i Reserve. Alligevel faar jeg et Beløb som det, der er nævnt i Bemærkningerne til Lovforslaget, af 564,000 Kr. Af Fyns Diskontokasse er der tilfagt et uopfigeligt 5 pCt.s Laan paa 600,000 Kr. Man vil altsaa raade over en Anlægskapital af 1,164,000 Kr., medens Udgiften ved Anlægget af Banen kun er beregnet til 1,145,000 Kr. Efter de Oplysninger, som Forretningsudvalget har kunnet forskaffe sig angaaende Driftsindtægten og Driftsudgiften paa andre Baner, med hvilke denne nærmest kan sammenlignes, vil Banen fra den Tid, den er tagen under Drift, ikke blot kunne forrente Prioritetslaanet paa 600,000 Kr., men ogsaa de af Amtet bevilgede 191,000 Kr., og endda vil man kunne faae Noget tilovers til Forrentning af den øvrige Aktiekapital, ca. 372,000 Kr.; men selv om denne sidste Kapital, der altsaa udgjør henimod $\frac{1}{3}$ af hele Anlægssummen, ikke fik nogen Rente, og selv

om den virkelig gik tabt, tror jeg, at de paagjældende Egne desuagtet ikke vilde føle det som nogen stor Byrde, og at det ikke vilde sætte dem i nogen Forlegenhed. For at oplyse, hvor haardt denne Byrde vilde falde paa de enkelte Beboere i Kommunen, skal jeg tillade mig at nævne et Exempel paa, hvorledes det vil stille sig. Den Kommune, der har tegnet sig for det største Beløb og — jeg tror ogsaa — for det i Forhold til Hartkornet største Beløb, er Stamby. Den har tegnet sig for 44,000 Kr., og fordeles Beløbet paa Hartkornet, bliver det ca. 100 Kr. pr. Td. Hartkorn; men, efter hvad der er mig meddelt, blive Bidragene, naar vi tage Gjenmetsnittet af samtlige Kommuners Bidrag, kun 80 Kr. pr. Td. Hartkorn. Efter det Kjendskab, jeg har til Velstanden paa Egnen, er jeg sikker paa, at selv om jeg gaar ud fra, hvad jeg nu har ansørt, vil Byrden ikke kunne blive følelig. Jeg tror derfor, at hvad enten man ser hen til Banens Betydning for den paagjældende Egn eller til den Maade, hvorpaa Aktiekapitalen er tilveiebragt, eller til Egnens Tone til at bære Udgifterne, er det foreliggende Lovforslags Fremkomst vel begrundet. Med Hensyn til Linien har der jo ganske vist her, som det gaar allevegne, været forskellige Meninger om, hvilken Retning den skulde have. Men indtil Slutningen af forrige Aar har der dog aldrig været Tale om andre Linier end den, der er angiven paa det Kort, som er omdelt til de ærede Herrer. Tidligere havde der kun været tænkt paa en østlig Linie, men i Slutningen af forrige Aar fremkom der Forslag om den saakaldte Gaffelbane, det vil sige en Bane direkte fra Odense til Vogense med en Gren fra Midtpunktet ud til det nordøstlige Hjørne af Fyn. Forretningsudvalget gik forsaavidt ind derpaa, som det indbød til Aktietegning ogsaa paa denne Bane; men der fandt ingen Legning Sted derpaa, og der rejste sig endog en almindelig Modstand derimod. Amtsrådet afgjorde imidlertid Spørgsmalet om Retningen ved at beslutte, at det kun vilde yde Bidrag til den Banelinie, som er antydet paa Kortet. Dermed var Striden om Banens Retning, afgjort. Jeg bor saa nær Odense, at jeg personlig er saagobt som uinteresseret i Banearlægget. Jeg har derfor ikke været med til at virke for at faae det bragt til Udførelse; men fra den første Tid, der har været Tale om Anlægget af en Bane fra Odense til Vogense, har det været min Mening, at den burde føres Ost om Rislevgaard, og det har jeg været med til at virke for. Dersom har det kun kunnet være mig en Tilfredsstillelse, at denne Linie foresligger som det endelige Resultat. Ærede Medlemmer ville ved at se paa Kortet maatte finde, at Banen ved Rislevgaard er sørt for meget i østlig Retning, og der har ogsaa gjort sig den Mening gjældende, at den ikke burde have været sørt østligere end forbi Gjadstrup. Naar man imidlertid