

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Spalte 4365—68).

Lovforslaget fattedes under Forhandling.

Ordføreren for Forslagsstillerne (S. Steffensen): Ja, det er jo egentlig ikke morsomt eller lysteligt at motivere et Lovforslag som dette, jeg sammen med flere ærede Medlemmer har forelagt, eftersom det lader til, at i denne Session ingen andre Jernbane-Lovforslag kunne faae Rigsdagens og Regeringens Samtykke end saadanne, om hvilke man kan sige: Der ligger Pengene paa Børdet til Banens Bygning, og det er ikke ganske Tilfældet ved dette Lovforslag. Desuagtet skal jeg ikke undlade at motivere Lovforslaget saa godt som muligt, idet jeg er overbevist om, at det baade er et godt og sundt Foretagende, som heri søges gennemført, og at det vil blive til overordentlig Gavn for den Egn, det kommer til at berøre. Jeg skal da strax bemærke, at efterat vi havde indbragt Lovforslaget, ere vi blevne gjorte opmærksomme paa, at de Henviisninger, vi i §§ 2 og 3 have gjort til tidligere Love, ikke passe paa Baneanlæg paa denne Side af Storebelt. Vi gif nu ud fra, at vi Allesammen vare Syder og Fynboer for Borherre, saa at vi paa denne Side Storebelt kunde nyde samme Begunstigelser som de paa den anden Side, men da det ikke er Tilfældet, maa Forslagsstillerne finde sig i, at dette bliver forandret senere, og det kan der jo ikke være Noget i veien for. Som jeg sagde, da jeg fremlagde Lovforslaget, er dette Baneanlæg sat i Forbindelse med Anlæg af en Rosukkerfabrik ved Næstøv. Et Selskab har tilbudt at anlægge en større Rosukkerfabrik ved Næstøv — jeg kan forresten gjerne nævne Selskabets Navn, det er „de danske Sukkerfabriker“ — men det har gjort til Betingelse, at denne Bane bliver anlagt og bliver ført ud i Lollands Nørreherred for at tilføre Fabrikken de nødvendige Koer. Der var ifjor, da Projektet om Rosukkerfabrikken først kom frem, en meget livlig Interesse blandt Beboerne derovre baade for Sukkeroddyrkingen og Baneanlægget, og den nødvendige Anlægsfum blev meget snart tegnet. Efter at imidlertid de Mænd, der stod i Spidsen for Baneanlægget, vare blevne bekendte med de Betingelser, som Autoriteterne stillede dels for Anlægget og dels for den fremtidige Vedligeholdelse, fandt de, at det under uheldige Forhold vilde komme til at tynges i uforholdsmæssig Grad paa Driftsudgifterne, og da en saadan Bane alligevel ikke fuldt ud tilfredsstillende de Krav, som Egnen kunde gjøre Fordring paa til en Jernvei, fandt man, at man hellere vilde forandre sin oprindelige Plan og anlægge en Lokomotivbane istedetfor en Trækbane, som oprindelig var

projekteret. Men som Følge af denne forandrede Anlægsplan for Banen, saa er selvfølgelig den Tegning, som den Gang stete til Anlægsomkostningerne, ikke mere bindende for dem, der have tegnet sig for den oprindelige Trækbane. Man foretrak imidlertid først at søge Regeringens og Rigsdagens Samtykke til at faae anlagt Banen, idet man saa senere gjorde fuldstændig Regning paa — og til den Overbevisning vil jeg med fuldstændig Sikkerhed kunne slutte mig — at, naar der var blevet vedtaget en Lov, som tillod Regeringen at give Koncession paa Anlægget af Banen, vilde den nødvendige Anlægskapital meget hurtig og let blive tegnet. Det er, som sagt, ogsaa min fuldkomne Overbevisning. Svad Anlægssummens Størrelse angaar, da skal jeg oplyse, at der foreligger Overflask over og Tilbud om at bygge Banen for 420,000 Kr., deri ikke iberegnet Expropriationsomkostningerne. Saa vi ud fra den Tegning, som der var stet ifjor til at bygge den da projekterede Bane for, saa beløber denne sig til 320,000 Kr. Der er senere sikret en Kapital yderligere af 100,000 Kr., altsaa ialt 420,000 Kr. — det, som Banen skulde koste at anlægge. Naar saa desuden det lille Tilbud bevilges, som vi her have forlangt gennem Lovforslaget af Statskassen, vil det formentlig rigelig være tilstrækkeligt til at dække Expropriationsomkostningerne. Jeg skal i Forbindelse bemærke, at hele Baneanlægget er ca. $2\frac{3}{4}$ Mil, idet den egentlige Lokomotivbane er lidt over $2\frac{1}{2}$ Mil, og Trækbanen, som man vil se af Lovforslaget, der er projekteret til Bøsteborg, er 4,000 Alen, saa det hele Baneanlæg bliver godt $2\frac{3}{4}$ Mil. Anlægssummen er altsaa noget under 200,000 Kr. pr. Banemil, men at Banen vil kunne anlægges for denne Pris, er der vistnok ingen Tvivl om, dels fordi det er et anerkendt Selskab, der har gjort Tilbudet, dels ogsaa i Betragtning af de ganske ubetydelige Jordarbejder, der ere at foretage netop paa det Strøg, hvor Banen skal anlægges. Hele Terrainet der er et saa godt som aldeles fladt Plan. Jordarbejdet vil blive aldeles forsvindende, hvilket jo har saa overordentlig Betydning med Hensyn til Bekostningerne ved Baneanlæg. Vil man nu indvende, at det ikke er tilraadeligt, at Statskassen giver Tilskud til saadanne lokale Baner, kan dette maaske i og for sig være rigtigt; men jeg synes dog, at der kan være nogen Tvivl i saa Henseende. Naar man ser hen til dette ubetydelige Tilskud, her er forlangt, hvilket kun beløber sig til imellem $\frac{1}{9}$ og $\frac{1}{10}$ af Anlægssummen, synes jeg, at det i ethvert Tilfælde ikke er nogen meget stor Risiko for Statskassen at løbe. Naar Private kunne bidrage de $\frac{9}{10}$, forekommer det mig, at det dog maa være nogen Garanti for, at Anlægget ikke er ganske ufornuftigt. Bortset fra den Fordel og Nytte, som enhver Bane jo yder den Egn, som