

det sydfynske Jærnbanefelskab, hvorefter dette for et vist Næremaal, eventuelt indtil det Tidspunkt, da Staten i Overensstemmelse med Lov af 23de Maj 1873 § 8 overtager den sydfynske Bane, forpligter sig til at overtage Driften af den samlede Bane Nyborg—Ringe—Faaborg, mod en Forpagtningsafgift af 3 pCt. af Anlægskapitalen. I Loven af 16de Juni 1879 var Udførelsen af Ringe—Faaborg Banen knyttet til en lignende Betingelse, saaledes at Forpagtningen skulde vedvare, indtil enten Staten overtog den sydfynske Bane eller en af Staten anlagt Bane fra Nyborg til Ringe aabnedes for Driften. Naar man nu tænker paa at anlægge en saadan Bane fra Nyborg til Ringe, turde det — naar henses til, at der for den gennemgaaende Trafik til og fra Svendborg og Faaborg kun vil opnaas en Forfortælle af c. 3½ Mil, en Trafik, der tilmed efter de lokale Forhold kun kan have en forholdsvis mindre Betydning — være ubestrideligt, at Hovedformaalet med Baneanlægget maa være en Befordring af de rent lokale Interesser. Men i saa Fald er det ogsaa det naturligeste, at Driften af denne Bane ledes sammen med Driften af den sydfynske Bane. De samme Hensyn, som have foranlediget Anlægget af Odense—Svendborg Banen som privat Bane, tale ogsaa for privat Drift af en Nyborg—Faaborg Bane. Spørgsmaalet om Statsdrift af en saadan bør finde sin Afgørelse sammen med Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af Odense—Svendborg Banen. Sag længe det sidstnævnte Spørgsmaal ikke er aktuelt, bør man ikke træffe en Ordning, hvorved Staten kan komme til at besørge Driften af en Nyborg—Faaborg Bane alene.

Naar Flertallet — i Lighed med det i forrige Samling fremsatte Regeringsforslag — formener, at Forpagtningsafgiften ikke bør sættes lavere end 3 pCt. af den samlede Anlægskapital, affet fra Ekspropriationsudgifterne, er det, fordi man anser det for det mindste Bederslag, Staten bør have af

sine Benge i et Tilfælde, hvor det hovedsagelig er i privat Interesse, at den anlægges en Bane, der tilmed vil bevirke en Nedgang i Indtægten af en anden Statsbane (Nyborg—Odense Banen). Vel er det i Motiverne til det nu foreliggende Lovforslag anført, at det sydfynske Jærnbanefelskab vil lide Tab, naar Forpagtningsafgiften sættes saa højt som af Flertallet foreslaaet. Da det imidlertid kan anses som givet, at den gennemgaaende Trafik, der hidtil har taget Vej over Nyborg og Odense til Ringe—Faaborg Banen og til den Del af den sydfynske Bane, der ligger Syd for Ringe, og omvendt, helt vil benytte den ny Bane — en Trafik, af hvilken Indtægten for Tiden udgør c. 30,000 Kr. aarlig — da det ikke kan betvivles, at den lokale Trafik fra det velhavende, tætbebyggede Opland vil blive af betydeligt Omfang, og da Tværbanen tillige vil blive en Fødebane for Odense—Svendborg Banen, skønner man ikke, at 3 pCt. er en for høj Forpagtningsafgift.

Hvad angaar Retningslinien formener Udvalget, at man bør forblive ved Regeringsforslaget. Foruden at de lokale Interesser med Hensyn til de 2 Linier staa mod hinanden, skønner man ikke rettere, end at den Binding, der ved Valget af den sydlige Linie vilde naas for Gislev — der, saavidt vides, selv med Bibeholdelse af den nordlige Linie, ikke vil faa mer end ½ Mil til sin Station — ikke staaar i tilstrækkeligt Forhold til de Offre, som vilde følge af, at man førte Banen ¼ Mil nærmere til den nævnte By.

Naar Nyslinge Sogns Beboere ønske den for dem bestemte Station lagt paa et andet Sted end projekteret, synes dette at være et naturligt Ønske. Det maa imidlertid være Administrationens Sag at afgøre, hvilket Hensyn der kan tages til dette Ønske.

Til at foreslaa de kommunale Tilskud, ansatte lavere end til 80,000 Kr. pr. Mil finder Udvalget, naar henses til Bestemmelserne i Loven af 16de Juni 1879 om An-