

har jeg ikke noget at sige, jeg anser ikke over, at det er sat til 40,000 Kr., men jeg anser over, at Tilskuddet fra Svendborg Amtskommune og Nyborg By er sat til 80,000 Kr., altsaa til det dobbelte. Jeg vilde finde det meget naturligere, at Tilskuddet til de sjællandske Baner og Tilskuddet til de fynske Baner blev sat lige, sat til 40,000 Kr. pr. Mil. Jeg ved ogsaa nok, at der i sin Tid blev forlangt 80,000 Kr. pr. Mil til Jaa-borg-Ringebanen, men man kan dog ikke slutte saaledes. Vi have været uretfærdige mod Fyn den Gang, saa ville vi vedblive at være uretfærdige, det er dog ikke rigtig, og det glæder mig, at det ærede Medlem fra Nøen i Gaar, saa vidt jeg hørte, sagde, at han vilde finde det rimeligt, at Ringe-Nyborgbanen nøjedes med et Tilskud paa 40,000 Kr., lig med de sjællandske Baner, og jeg føler mig forvisset om, at Indenrigsministeren heller ikke vil have noget at indvende mod denne Fordeling. Dertil kommer, at Ringe-Nyborgbanen efter min Formening vil have større Betydning end den nævnte sjællandske Bane, idet Ringe-Nyborgbanen vil være den naturlige Forbindelse mellem Hovedstaden og Sydbyn, den naturlige Forbindelse her fra Hovedstaden ned gennem Midtbyn til Svendborg og fra Svendborg til de sydsynske Smaaver. Jeg tror, at den i sin Tid vil kunne saa ikke saa ganske lidt Betydning i den Retning. Saa er der en anden Bestemmelse her i Loven, som jeg vil nævne. Der er forlangt, at det sydsynske Jærnbaneelskab skal give 3 pCt. af Anlægskapitalen i Forpagtningssagift. Det forekommer mig heller ikke at være saa helt billigt, da, saa vidt jeg ved, Statens egne Baner ikke en Gang give 2 pCt. i Rente af Anlægskapitalen. Hvorfor forlanger man saa, at det sydsynske Jærnbaneelskab skal give 3, naar Statens egne Baner ikke en Gang give 2? Jeg ser af en Skrivelse, som medfølger Lovforslaget, at det nævnte Elskab har tilbudt at ville give 2 pCt. og eventuelt endogfaa 3 pCt. Jeg finder, at det er et meget smukt Tilbud, som jeg ikke godt kan se, at den ærede Minister kan vrage, og jeg tror heller ikke, at han vil gøre det. Jeg vilde henstille ogsaa denne Sag til det ærede Udvalg, der bliver nedsat om Sagen, at modtage det Tilbud, som det sydsynske Jærnbaneelskab har gjort, saa meget mere som, saa vidt jeg ved, det sydsynske Jærnbaneelskab har drevet Banen med Tab. (Modsigelse af Bernsten.) Saa er jeg fejl underrettet. (Bernsten: Jeg er selv Aktionær.) Ja, saa maa det ærede Medlem jo vide det. Saa have vi et Punkt tilbage, som jeg ogsaa vil nævne et Ord om. Det er den

sidste Paragraf i Lovforslaget, Laaneparagraffen. Vi ere altsaa komne saa vidt og have jo for Resten ogsaa tidligere været saa vidt, at saa snart Regeringen forlanger en Jærnbane anlagt, forlanger den, at man skal laane Pengene til Anlægget. Statskassens Penge ere jo brugte paa en Maade, som det høje Ting misbilliger, ere jo brugte særlig til Gendarmer og til den efter min Mening uløstfærdige Befæstning her uden for Kjøbenhavn. Der er en Masse Millioner gravede ned, men der er jo dog endnu en Del Penge i Statskassen, og jeg for mit Vedkommende — og jeg kan sige det ogsaa for mine politiske Meningsfællers Vedkommende, for det Parti, hvori jeg er, vi kunne ikke gaa med til Statslaan til Jærnbaner. Hvis det fastholdes, saa vil jeg haabe, at hele Forslaget strander. Laaneparagraffen maa stryges, hvis vi skulle kunne give denne Bevilling.

Scharling: Efter at jeg havde begæret Ordet i Gaar, er der fremkommet nogle Udtalelser fra et Par ærede Medlemmer, de ærede Medlemmer for Bræsto Amts 6te Valgkreds (Boesen) og Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage), hvortil jeg i meget kan slutte mig og henholde mig, men ved Siden deraf ønsker jeg dog at gøre nogle enkelte yderligere Betragtninger gældende. Det første Indtryk, enhver utvivlsomt maa saa af det foreliggende Forslag, er ikke blot, at dette er et efter vore Forhold meget storlaaet Projekt, men man maa tillige uvilkaarlig saa det Indtryk, at man i Fortiden har været temmelig lidet forudseende, idet man med Hensyn til Jærnbaneanlægene ved Kjøbenhavn jo er gaaet underlig frem og tilbage og nu atter vil føre os hen til det, som var det oprindelige Udgangspunkt. Jeg tror dog, at naar man ser paa Forholdene, som de være den Gang, falder denne Bebrejdelse noget bort. Det maa jo erindres, at den nuværende Banegaard i Kjøbenhavn blev besluttet i 1861, altsaa 10 Aar, før man besluttede en Dampfærge over Lille Bælt, 20 Aar, før man fik en Dampfærge over Store Bælt, og 30 Aar, før man fik en Dampfærge over Sundet. Med andre Ord, Sjælland var den Gang afgjort kun en Ø, hvor man ikke kunde vente nogen større Trafik end den, der naturlig kunde opkomme paa selve Øen. Nu ere Forholdene helt forandrede. Nu er Sjælland i Jærnbane-Henseende blevet en Del af det store Fastland, og Følgen er da ganske naturlig bleven den, at de Forhold, under hvilke man byggede i 1861, slet ikke længere ere til Stede, og det er derfor slet ikke saa unaturligt, om man nu kommer til et helt nyt Grundlag. Paa den anden