

de paa denne Maade ere komne i Besiddelse af, udnytte de ogsaa til det yderste. De lægge klæffelige Summer til Side til Jorøgelse af deres Reserverfond, og Aktionærerne faa ret store Procenter, fra 10—14 pCt. aarlig, og selvfølgelig opnaa de dette store Udbytte, dels ved Tilskuddet fra Statskassen, men ogsaa ved at benytte høje Fragttakster baade ved Befordringen af Gods og Personer, hvad jeg har talt om tidligere. Hvis denne Understøttelse fra Statskassen skulde komme Langelænderne til gode, hvad det er naturligt, at de ønske, maatte der fra Regeringens Side ligesom stilles Betingelser til disse to Selskaber med Hensyn til de Fragttakster, de benytte; men da den højtærede Minister for de offentlige Arbejder ikke har ment at kunne gaa den Vej, kun har ment at kunne føre Tilsyn og Kontrol med disse Selskaber med Hensyn til den Maade, hvorpaa de besørge Postbefordringen, maa man altsaa fra Langelændernes Side give Afkald paa at faa Understøttelse ad den Vej. Derfor bliver Banen naturligvis i høj Grad nødvendig for dem, endogsaa paatrængende nødvendig, for at de paa den ene Side kunne faa deres Gods- og Personbefordring besørget til sædvanlige Priser, og paa den anden Side faa en fast daglig Forbindelse med Svendborg og derigen- nem med hele Jærnbaneanettet, med Indlandets og Udlandets Markeder. Dette sidste er af overordentlig stor Vigtighed for dem. Banen er et Forbindelsesled, der ikke blot vil kunne benyttes om Dagen, saaledes som det er Tilfældet med Dampskibene, der besjære Dens Kyster for Djebliffet, men ogsaa om Aftenen, ikke blot i Klart Vejr, men ogsaa i Taage, hvad Dampskibene ikke kunne, og endelig kan Jærnbanen bruges baade Vinter og Sommer, selv om Vinteren, naar det fryser stærkest, og Bæltet er lagt til med Is, medens Dampskibene da ligge stille og Produkterne ophobe sig, indtil Vandet igen bliver aabnet.

For øvrigt forekommer det mig ogsaa, at Langeland hidtil har været stiftmoderligt behandlet, hvad angaar Understøttelser fra Statskassen, i alt Fald kan jeg nævne en D, som i Størrelse og andre Forhold staar Langeland nær, og som har været ganske anderledes begunstiget, nemlig Morsø. Den er 6 Rvd. Mil stor, og vel en frugtbar D, men ikke mere frugtbar, endogsaa mindre frugtbar end Langeland. Den har allerede for 14—15 Aar siden faaet en prægtig Færgesforbindelse fra Nykøbing til Glyngøre, og deraf en Statsbaneforbindelse ned til Skive. Det forekommer mig, at det ogsaa er paa Tide at gøre en Smule for Lange-

land. Hidtil har denne D i alt Fald været tilfjedesat, tilfjyneladende glemmt.

Da jeg sidst havde Ordet i denne Sag, kom jeg til at nævne den Afstale, der skal være truffet i Foraaret 1894, da man vedtog Lovforslaget om Anlæg af private Baner, en Afstale, der gik ud paa, at saa længe disse Baner ikke vare byggede færdige, kunde der ikke være Tale om at bevilge Penge til ny private Jærnbaneanlæg. Jeg tror ikke, denne Afstale bør gælde med Hensyn til denne Bane mellem Svendborg og Rudkøbing. Stillingen er simpelthen den, at hvis man den Gang havde haft det Projekt til en Bane mellem disse to Punkter, der nu foreligger, er jeg tilbøjelig til at tro, at denne Bane var kommen med paa Loven, og ikke blot kommen med, men ogsaa kommen med i første Halvdel af de 29 Baner, der ere opførte paa Loven.

Jeg skal i saa Henseende oplyse, at Sndbyggerantallet i det Oppland, som Svendborg—Rudkøbingbanen vil komme til at betjene, maa anslaaes til 28,000. Til Opplandet henregnes naturligvis først og fremmest Langeland med sine ca. 20,000 Sndbyggere, dernæst for en stor Del Væro med sine 13,000 Sndbyggere, altsaa 33,000, og endelig Taasinge med sine 3,600, altsaa i alt noget som 37,000. Jeg har dog formindstet dette Tal betydeligt, idet jeg gaar ud fra, at ikke alle Beboerne paa Taasinge kunne benytte denne Bane, og at ikke alle paa Væro ville benytte den. Derfor regner jeg kun 28,000 Sndbyggere i Banens Oppland. Men sikkert er det, at fra Væro til Rudkøbing vil der, hvis Banen bliver gennemført, komme til at gaa Postdampskib, og da man fra Marstal ikke har halvt saa langt til Rudkøbing som til Svendborg, bliver Rudkøbing naturligvis det Sted, hvor man fra Væro vil søge Forbindelse med vort Jærnbaneanet. Sndbygertallet i Svendborg—Rudkøbingbanens Oppland regner jeg saaledes til 28,000. Den Bane, der for Tiden er under Bygningovre paa Fyn, Svendborg—Nyborgbanen, har i sit Oppland ikke mere end 12,000 Sndbyggere, endda højt regnet. Et andet Jærnbaneanlæg, som er nævnt i samme Lov, nemlig Banen fra Nørrejylland til Fjerritslev har i sit Oppland 21,000, og endelig har Banen fra Aalborg til Hadsund saadant noget som 20,000 Sndbyggere i sit Oppland, hvorimod Rolding—Egtvedbanen har endnu færre, nemlig 11,000, og en stor Del af de andre Baner, f. Eks. Røge—Vorupbanen, Lemvig—Lybørnbanen og Næstved—Karrebæksmindebanen, staar med Hensyn til deres Oppland og Folkemængde og Frugtbarhed langt under den foreslaede Svendborg