

her foreslaaede Bane tænkes bygget efter samme Type og paa samme Maade. Jeg skal meget anbefale dette Forslag saa vel til den højtærede Ministers som til Tingets Velvillie. Naar jeg har foreslaaet, at de vedkommende Egne kun skulde betale 40,000 Kr. pr. Banemil, saa er det, fordi jeg mener, at det er i Overensstemmelse med det Krav, som fra Statens Side blev gjort, den Gang man anlagde Slagelse—Værsløv-Banen, og den Gang man anlagde Nyborg—Ringø-Banen. Det forekommer mig derfor, at der ikke er Anledning til at stille større Krav til den Egn, som denne Bane vil berøre, end der er stillet til den Egn, som Nyborg—Ringø-Banen berører. Jeg skal ogsaa henlede Opmærksomheden paa, at det Baneanlæg, jeg her tillader mig at bringe i Forslag, vil komme til at gennemskære den nordligste Del af Svendborg Amt og den sydlige Del af Assens Amdsraadsreds.

Før jeg slutter, skal jeg henlede Opmærksomheden paa, at der i § 3 i Lovforslaget har indsnøget sig en Trykfejl, idet der staar, at de Beløb, som skulde paalignes paa de vedkommende Kommuner, skulde udredes med en Femtedel aarlig i 15 paa hinanden følgende Aar. Det skal selvfølgelig være en Femtededel hvert Aar. Jeg haaber, at Bureauet vil rette denne Fejl i Rigsdagstidenden.

Finansministeren (Hage): Det første af de tre Jernbaneforslag, vi have til Behandling i Dag, har jeg kunnet give min Tilslutning, det andet har jeg kunnet give en betinget Tilslutning; hvad dette tredje og sidste angaar, gør det mig ondt at maatte bedrøve det ærede Medlem med at sige, at jeg ikke vil kunne anse dets Vedtagelse for ønskelig. Naar der ses hen til den Trafik, som denne Bane tænkes at skulle besørge, da er det ikke Hensyn til den lokale Trafik, hvorved dette Anlæg særlig vilde være paakaldt; thi det Opland, hvorom der kan være Tale, er alt i alt ingenlunde slet betjent ved de allerede bestaaende Baner. Der er efter de mig givne Oplysninger kun en meget ringe Del deraf, som har mere end en Mils Afstand til en af de nuværende Stationer. Det ærede Medlem har da ogsaa i sine Udtalelser fremhævet som det, der i Virkeligheden er Hovedsagen, at denne Linie skulde tjene som et Led i en fremtidig gennemgaaende Trafik. Det er her heller ikke Forbindelsen mellem Endepunkterne Nyborg og Assens, hvorpaa der kan lægges nogen syn- derlig Vægt; thi den nuværende Linie over

Odense—Tommerup er kun i ubetydelig Grad længere, end Vejen ad den ny Bane vilde blive. Derimod har det ærede Medlem med Rette henpeget paa, at det, der er Tanken, er, at denne Banelinie skulde indgaa som et Led i en kontinental Route ved Hjælp af en Dampfærgeforbindelse over Assens til Aarøund. Vi komme da herved til at tænke paa hele den lange Række af Projekter af lignende Art, som have været fremdragne allerede under Finanslovens 1ste Behandling. Det ærede Medlem har som en klog General skyndt sig at være den første, som kom med et Forslag om Fremme af den særlige Plan, for hvilken han er Talsmand. Hvis man vil lade Staten bygge den Bane, som her foreslaas, vil der være gjort et ikke ringe Skridt i Retning af at præjudicere Afgørelsen af Valget mellem de mange forskellige Linier, der have været bragte paa Tale.

Jeg skal nu — i øvrigt uden at gaa meget dybt ind paa Sagen, thi dertil tror jeg ikke, at der er særlig Anledning — fremhæve nogle enkelte Momenter til dens Belysning. For det første maa det vel erindres, at hvis vi ville have en yderligere Dampfærgeforbindelse mellem Øerne og Fastlandet ud over den, vi allerede have ved Strib, er det en Ting, som vi alene ikke ere Herrer over, medmindre vi lægge begge Forbindelsens Endepunkter inden for vort eget Lands Omraade. I modsat Fald kommer det lige saa meget i Betragtning, hvorvidt der paa udenlandsk Side er Tilbøjelighed til at sætte sig i de meget betydelige Bekostninger, hvorom det drejer sig. Der har hidtil ikke været Tegn til, at der for den her omhandlede Routes Vedkommende næres nogen saadan Tilbøjelighed. De Jernbanelinier, som findes paa slesvigsk Side, ville ikke i deres nuværende Skikkelse kunne fyldestgøre en gennemgaaende Trafiks Krav. Men selv om vi forudsatte, at der fra tysk Side var Tilbøjelighed til at foretage de nødvendige supplerende Anlæg, bliver det for os at overveje, hvorvidt det, der vilde opnaas ved det, som det ærede Medlem kalder en Deling af Trafikken, tilnærmelsesvis vilde staa i Forhold til Bekostningen, ja om Udfaldet ikke langt mere vilde blive et Tab end en Vinding for Driften. Jeg har ofte hørt det fremhæve under Forhandlingerne her i Tinget, at Anlægget af et Dobbeltspor gennem Fyn er en meget kostbar Foranstaltning — hvad det ganske vist er — der maatte kunde remplaceres ved at have to Jernbanelinier, saaledes at en Del af