

have de kun en enkelt Repræsentant til at tale deres Sag, og de Repræsentanter, som ikke bo paa Stedet, ere ikke altid tilbøjelige til at vise den samme store Kærlighed til saadanne Landsdele som til andre. Derfor mener jeg, at der netop kan være Grund til, at Staten over for Øer, som ikke have let ved selv at skaffe de nødvendige Midler til Veje, stiller sig noget mere velvilligt end over for større Landsdele. Jeg er ikke saa ængstelig, som det ærede Medlem, der nys talte (N. Andersen), for, at en saadan Bane paa Langeland ikke vil kunne betale sig. Jeg tror, der er nogen Udsigt til, at denne Bane vil kunne betale sig. Langeland er jo et rigt Land, og der er ikke saa lidt Eksport derfra. Jeg vil sætte et Spørgsmaalstegn ved, at der skulde være Anledning for Staten til at give  $\frac{3}{4}$  af Anlægssummen, det kunde have farlige Konsekvenser, hvis man gaar ind paa det. Men i det hele og store kan jeg anbefale Forslaget til det høje Tings Velvillie.

#### Ministeren for offentlige Arbejder

(Hage): Med Hensyn til Forslaget i dets Almindelighed kan jeg henholde mig til mine Udtalelser angaaende det Lovforslag, som vi behandlede i Gaar og i Forgaars. Det forekommer mig utvivlsomt, at de Jernbaneanlæg, hvorom der i Dag er Tale, maa henvises til Behandling sammen med Spørgsmaalet om private Jernbaneanlæg her i Landet i det hele taget. At der skulde gøres en Undtagelse for disse Anlæg, saaledes at de skulde forceres frem forud for andre, det kan jeg ikke ret vel tænke mig, at der kunde være Anledning til. Den ærede Forslagsstiller ønsker ikke mindre end 3 Jernbaner paa Langeland. Den fra Rudkøbing til Bagenkop vil faa en Længde af  $3\frac{7}{10}$  Mil, Banen fra Skrøbeløv til Spodsbjerg  $\frac{6}{10}$ , og Banen fra Rudkøbing til Lohals  $3\frac{8}{10}$  Mil. Det er tilsammen noget over 8 Mil, hvilket er den samme Længde som hele det lollandske Jernbanenet. Langeland er 5 Kvadratomile og har 20,000 Indbyggere, Lolland er 21 Kvadratomile og har 70,000 Indbyggere. Det maa vel nok siges, at hvis et saa rigt Jernbanenet skulde blive anlagt paa Langeland, saa vilde denne Ø blive den med Jernbaner mest velsignede Del af Danmark. At det ærede Medlem heller ikke har megen Tro til, at disse Jernbaner skulde kunne forrente sig, fremgaar allerede deraf, at han mener, at Staten bør tilskyde  $\frac{3}{4}$  af Anlægssummen. Jeg anerkender fuldt ud den Veltalenhed,

hvormed det ærede Medlem har forfægtet dette Synspunkt, men jeg kan dog ikke overtales til at se helt bort fra den Omstændighed, at Langeland ikke just hører til de fattigste og daarligst stillede Egne, saa hvis denne Ø ikke er i Stand til nogenlunde at bære de Jernbaneanlæg, som her foreslaas, maa Aarsagen være den, at Anlægene ikke staa i Forhold til Øens Størrelse og Folketal. Det synes mig ogsaa, at der kunde være nogen Anledning til at tage under Overvejelse, om ikke, naar man vil have Jernbaner paa Langeland, det saa kunde være mere naturligt at gaa til en smalsporet Bane, der kunde gøres væsentlig billigere, fremfor en normalsporet Bane. Men dernæst var det vel ogsaa værd at tænke paa, om man ikke kunde, for en væsentlig Del i alt Fald, erstatte Banerne med Automobiler. Der kunde i det hele taget være nogen Grund til at fæste Opmærksomheden paa, om ikke dette moderne Køretøj fortjente noget mere Paaagtning omkring i Landet, end Tilfældet hidtil har været. Naar de to ærede Repræsentanter for Lolland, det ærede Medlem for Nakskov (Reventlow) og det ærede Medlem for Saks-købing (Rørdam), fremhævede, at en Bane fra Rudkøbing til Spodsbjerg vilde have Betydning for Forbindelsen mellem Lolland-Falster paa den ene Side og Langeland-Fyn paa den anden Side, saa forekommer det mig, at den Trafik, her kan være Tale om, heller ikke efter sin Natur egentlig kan siges at paakræve et Baneanlæg. Naar det ærede Medlem for Nakskov mener, at man fra Odense ad denne Vej vilde kunne komme hurtigere til Falster og derigennem til Gedser end ved at gaa over Sjælland, saa er Forskellen i Henseende til Vejlængde uden nogen Betydning. Efter et løseligt Skøn er Vejen fra Odense over Nyborg—Korsør—Slagelse—Næstved til Nykøbing F. vel et Par og tyve Mil, medens Strækningen fra Odense over Svendborg—Langeland—Lolland vilde blive omtrent 3 Mil kortere. Det siger sig selv, at for en saadan Forskel i Vejlængde vilde det paa ingen Maade kunne lønne sig at anlægge et nyt og kostbart System af Baner og Dampskibsforbindelser, ikke at tale om, at Routen over Nyborg—Korsør er den stærkt trafikerede Hovedroute, hvor de hurtige Tog gaa. Hvis man raa-der Bod paa de Ulemper eller Mangler, der muligvis kunne være i den nuværende Togplan, vilde man for Forbindelsen Odense—Gedser sikkert naa et langt mere tilfredsstillende Resultat, end ved at an-