

imidlertid i Løbet af sidste Sommer tegnet en Kapital, der andrager omtrent Halvdelen af det, som Anlægget af Banen vil komme til at koste, derunder ogsaa indbefattet Anskaffelsen af Materiel. Jeg vil i denne Sammenhæng tilføje, at man har ogsaa henvendt sig til Svendborg Amtsraad om at faa det gængse Tilskud til en Privatbane paa Langeland, og Svaret, man har faaet, gaar ud paa, at man vil stille sig lige saa velvilligt overfor Banen paa Langeland, som man har gjort det overfor de andre Privatbaner ovre paa Fyn, og det er jo i det hele taget i og for sig et godt Svar; mere kunne de ikke forlange. Pengene ere altsaa tegnede. Endnu et Vidnesbyrd om, at Beboerne paa Sydlangeland meget stærkt ønske at faa dette Baneanlæg ført igennem, have ærede Medlemmer haft liggende paa deres Bord. Der blev omdelt for nogen Tid siden et Andragende, som var underskrevet af 24—2500 Skatteydere, vel at mærke fra disse 7 Kommuner; det strækker sig ikke ud derover. Naar man nu husker, at Vælgertallet paa Langeland er i alt ca. 3,700, er det et godt Kontingent, ikke sandt, som man her kommer med fra de 7 sydligste Kommuner.

Jeg tør gerne sige, at baade unge og gamle imødese med Haab og Glæde det Tidspunkt, da Banen vil være vedtagen her i Rigsdagen.

Jeg skal da anbefale denne Bane til det høje Tings Velvillie.

Ja, jeg kunde fristes til at komme ind paa andre almindelige Betragtninger om de Baner, der her er Tale om i Forslaget. Det skal jeg imidlertid ikke gøre. Men der er et enkelt Punkt, jeg gerne vil omtale, og dette Spørgsmaal har været meget stærkt under Diskussion i de foregaaende Møder, i hvilke dette Forslag har været behandlet. Det er Routen Refsnæs—Hou. Denne Sag har jeg i sin Tid haft med at gøre i Kommissionen af 1898, og jeg fandt den Gang, at det vilde være overmaade heldigt, hvis man fik denne Route i Stand, saadan som Tanken den Gang var. Tanken var nemlig den, at man skulde bygge en Bane fra Kalundborg ud til Refsnæs, og at man dernæst skulde anlægge en Færgehavn der og ligeledes en Færgehavn ovre ved Hou — der var egentlig ogsaa Tale om en Færgehavn paa Samsø, ved Koldby Kaas. I Kommissionen stemte Halvdelen for at etablere denne Færgeroute fra Refsnæs over til Hou, og vi gjorde det under

Hensyn til, at vi paa den Maade muligvis kunde forebygge, at der skulde lægges Dobbeltspor over Fyn. Det var Tankegangen den Gang. Nu er Stillingen naturligvis bleven en hel anden, for nu er det ikke muligt at komme uden om Dobbeltsporet paa Fyn. Jeg anser det i alt Fald for sikkert, at det kommer. Men det forekommer mig, at det svækker ikke i ringeste Maade Ønsket om og det heldige i, at denne Færgeroute fra Refsnæs over til Hou bliver etableret, saaledes som Tanken var tidligere. Det, som Kommissionen har foreslaaet, er jo simpelthen, at Staten skulde overtage Routen Kalundborg—Aarhus, og at der skulde anskaffes tre Dampskibe, som skulde besørge denne Route — det er det hele. Men Dampskibe kunne ikke erstatte Færger, det er noget, der siger sig selv. For Persontrafikens Vedkommende kunne Dampskibene muligvis erstatte Færgerne, maaske endogsaa være mere bekvemme, det kommer jo an paa, hvorledes de ere indrettede, men det er sikkert nok, at hvad Godsbefordringen angaar, kunne de ikke træde i Stedet for Færger, og det, man maa ønske, er ikke blot, at Persontrafikken bliver delt, men ogsaa at Godstrafikken bliver delt — maaske nærmest det sidste. Jeg er derfor af den Opfattelse, at man ikke vil gøre klogt i at følge Kommissionens, og jeg kan ogsaa sige Ministerens Forslag i den Henseende; for de tre Dampere, der skulle anskaffes, tror jeg ikke, ville kunne forbedre Routen i nogen kendelig Grad. Det staar for mig saadan, at nu, da vi maa gaa ud fra, at Dobbeltsporet over Fyn bliver ført igennem — og det maa vi gaa ud fra — saa maa vi slutte —, og det er en rigtig Slutning —, at saa kunne vi slet ikke i det lange Løb undgaa at faa den faste Bro over Lille Bælt, med mindre Trafikken deles ved Etablering af Færgeforbindelse mellem Refsnæs og Hou. Jeg tror, at disse to Ting hænge sammen som Aarsag og Virkning. Der er nu ved Lille Bælt 3 Færgelejer paa hver Side, og der bliver jo ret snart ogsaa 3 Færgelejer paa hver Side ved Store Bælt, altsaa 12 Færgelejer i alt, men ved Lille Bælt er Forholdet jo det, at der ophobes en Mængde Gods, man kan ikke faa det over i Tide. Jyderne have klaget derover, og de have Ret til at klage derover. Maaske det ikke har været saa slemt i det sidste Aar, eller i hvert Fald siden de have faaet det tredie Færgeleje, men naar Dobbeltsporet over Fyn bliver gennemført, vil det sikkert ikke vare længe,