

sporet gennem Fyn. Der var i Kommissionen kun een Mening om, at det var Dobbeltsporet gennem Fyn, der var mest paatrængende nødvendigt. Jeg tror tillige, jeg kan sige, at var der kommet til at foreligge Forslag om at gennemføre dette Dobbeltspor allerede i den første Vinter uden Forbindelse med noget som helst andet, vilde man være gaaet ind derpaa. Jeg har altid erkendt, at Forholdene paa Fyn ere saadanne, at Dobbeltspor er nødvendigt, men jeg har ønsket denne Løsning paa en anden Maade og ogsaa arbejdet derfor i Kommissionen. Men det lykkedes ikke mig og mine Meningsfæller, uagtet vi vare en Del om at stille Forslag i den Retning, at faa dette gennemført i Kommissionen. Jeg tror, at den væsentlige Grund hertil var, at det Forslag blev sat i Forbindelse med et andet stort Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet Refsnæs—Hou. Disse to Spørgsmaal have imidlertid ikke det fjerneste med hinanden at gøre. Hvis der har været sat en Forbindelse mellem de to Forslag — hvad jeg gerne kan indrømme, at jeg kan have nogen Skyld i —, er det en Misforstaaelse, de vedkomme slet ikke hinanden. Det Forslag, jeg og mine Meningsfæller arbejdede for i Kommissionen, er omtrent $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. billigere for Statskassen i Anlæg, og ligeledes med Hensyn til den fremtidige Drift vil Forskellen være meget stor. Jeg og enkelte andre Medlemmer i Kommissionen have, idet vi gaa med til Dobbeltsporet fra Nyborg til Odense og den yderste Ende fra Middelfart til Strib, foreslaaet en enkeltsporet Bane fra Odense til Middelfart, saaledet at der samtidig eksproprieres til Dobbeltspor, saa at man er i Stand til, naar Fremtiden maatte nødvendiggøre Dobbeltspor, at anlægge det uden at faa videre Ekspropriationsomkostninger. Jeg skal hende ærede Medlemmers Opmærksomhed paa den finansielle Betydning af disse forskellige Forslag. Det Forslag, som blev vedtaget i Kommissionen om Dobbeltspor fra Nyborg til Strib, var anslaaet til 8,900,000 Kr. inklusive Ekspropriation. Her i Forslaget staaer det opført med 7,150,000 Kr. Forskellen: 1,750,000 Kr. maa jo være Ekspropriationsudgiften — den er for øvrigt et andet Sted i Forslaget sat til 1 Mill. Kr. Nu vil jeg gøre opmærksom paa, at Ekspropriationsudgiften ved et Dobbeltspor til den nuværende Bane gennem Fyn kan intet Menneske i Øjeblikket have nogen Mening om eller blot tilnærmelsesvis skønne over. Der skal eksproprieres gennem mange Stationsbyer, og

der er mange Bygningsanlæg, der skulle ryddes til Side. Der er, som sagt, ingen, der i dette Øjeblik kan have nogen Mening om, hvilket Beløb man der vil komme til. Deraf kommer vel ogsaa de forskellige Skønssummer, der ere nævnte for os, nemlig 1 Mill. et Sted og 1,750,000 Kr. et andet Sted. Men en Statsbane med Ekspropriation til Dobbeltspor fra Odense gennem Nordfyn er anslaaet til 3,930,000 Kr. Det maa nemlig her erindres, at med Hensyn til Dobbeltsporet skal de 5 Mil Dobbeltspor fra Nyborg til Odense ikke regnes med. Men Dobbeltsporet Odense—Middelfart er anslaaet til 3,840,000 Kr., hvorimod en enkeltsporet Statsbane gennem Nordfyn er anslaaet til 3,930,000 Kr.; der bliver altsaa en Forskel paa 90,000 Kr., som Statsbanen gennem Nordfyn skulde være dyrere. Men hertil kommer, at man saa sparede 1,920,000 Kr. til den Privatbane, der absolut er nødvendig, naar man anlægger et Dobbeltspor gennem Fyn, og det endda blot for Stykket til Nørre Aaby. — Regner man Stykket fra Nørre Aaby til Middelfart med, maa man lægge 450,000 Kr. til; med andre Ord, der bliver en Forskel paa 2,280,000 Kr. ifølge det, der foreligger for os fra Statsbanernes Side. Saa meget vil det blive dyrere at anlægge dette Dobbeltspor end at anlægge en enkeltsporet Statsbane gennem Nordfyn. Statskassen og de private kunne altsaa spare 2,280,000 Kr. i Anlægget. Men det er ikke det vigtigste. Det, der for mig er det allervigtigste, er, at Fynboerne for mange Aar siden have ønsket en Statsbane gennem Nordfyn som den bedste Løsning. Og se vi paa Statskassens Tarv, vil vel sagtens enhver erkende, at et Spor ved Siden af det andet Spor paa en Maade er en død Kapital, som ikke forøger Indtægterne med en rød Øre, hvorimod den enkeltsporede Bane gennem det rige Nordfyn vilde være et udmærket Aktiv for Statskassen; den vilde ikke alene kunne bære sin Drift, men ogsaa give gode Renter, det er der vistnok heller ikke to Meninger om. Man sparede altsaa en Anlægskapital paa 2,280,000 Kr. og vilde vinde et udmærket Aktiv for Statskassen. Jeg har ikke kunnet forstaa, hvorfor ikke denne, efter min Mening aldeles rigtige, Betragtning har kunnet slaa igennem. Det er ikke min Hensigt nu at stille Forslag derom, men jeg vil alligevel opstille Tanken til Overvejelse; den kunde jo endnu virkeliggøres, hvis man blev enig derom. Jeg tror, at det er den forstandigste og bedste Bane for alle Parter i det hele taget.