

Baneanlæg stillet til Raadighed en saadan Sum som 50—80,000 Kr. Jeg er altsaa ikke saa ængstelig for, at vi sætte mange Penge i Jernbaneanlæg, hvad enten det er Statens eller Kommunernes, jeg tror, at det vil alligevel til syvende og sidst blive Penge, der ikke alene ville forrente sig direkte, men ogsaa paa mange, mange Maader hjælpe vældigt til Næringslivets Udvikling her i vort Land.

Jeg skal endnu med Hensyn til Lovforslagets Indhold bemærke, at jeg kunde ønske, at navnlig de private Baner bleve anlagte i et noget hurtigere Tempo, end der er antydnet her i Lovforslaget, som har den Bestemmelse — det er i § 13 —, at af de private Baneanlæg skal der kun komme 4 til Gennemførelse aarlig. Jeg tror, at det er temmelig faa i Forhold til det store Antal — 48 — private Baner, der ere opførte paa Lovforslaget. Det er jo det samme Antal, som der efter Loven af 8. Maj 1894 kunde udføres aarlig, men da var Antallet af Baner jo langt ringere end her, og med Hensyn til de Krav, der stilles til Statskassen, vil jeg gøre opmærksom paa, at der jo er, saa vidt jeg ved, 12 af de projekterede Baner, som ikke skulle have noget Tilskud af Statskassen. For deres Vedkommende vilde det i alt Fald ikke volde nogen finansiell Vanskelighed at tage nogle flere med end 4 om Aaret.

Saa skal jeg tillade mig at gøre et Par Bemærkninger med Hensyn til de foreslaaede Privatbaner paa Fyn. Jeg vil her benytte Lejligheden til at udtale min Paa-skønnelse af den Maade, hvorpaa Jernbane-spørgsmaalet i det nordvestlige Fyn — det er den Bane, der er omtalt i § 6 under Nr. 15 — er ordnet i Folketinget med Ministerens Tilslutning. Det er nu ordnet saaledes, at det paa en langt bedre Maade imødekommer de Krav, der fra Egnens Side ere stillede til Baneanlægget, end den Maade, hvorpaa man fra Jernbanekommissionens Side havde foreslaaet det. Jeg kunde dog meget have ønsket, at man ikke, som nu er sket, havde stillet som et Alternativ, at den omhandlede Bane skal kunne føres til Nørre Aaby, men at det blev obligatorisk, at den førtes til Middelfart og ikke alternativt til Nørre Aaby. Saaledes som Forslaget lyder, omhandler det en Bane „fra Odense eller et Punkt paa nordfynske Jernbane til Nørre Aaby eller Middelfart med en Sidebane fra Brenderup til Bogense“. Af de 3 Købstæder, der her ere omtalte, ville altsaa Odense og Bogense komme med i Forbindelsen, men for den

trede Købstad, Middelfart, er det kun stillet som en Mulighed at komme med. Jeg mener, at Middelfart absolut bør med i dette Baneanlæg; hvis den udelukkes, vil man, synes jeg, begaa en meget stor Uretfærdighed mod denne Købstad. Middelfart har i Forvejen kun et meget beskedent Opland, men hvis man vil lade denne Bane ende i Nørre Aaby, vil man skære saa dybt ind i den Smule Opland, Middelfart har, at der saa at sige intet bliver til Rest. Jeg vilde derfor meget ønske, at det her i Lovforslaget maatte blive bestemt, at Banen skulde føres til Middelfart, og i hvert Tilfælde gaar jeg sikkert ud fra, at dersom det skulde vise sig, hvis Lovforslaget gaar igennem i den foreliggende Skikkelse, at der var et langt overvejende Ønske i hele Egnen om, at Banen maatte føres til Middelfart, at den højtærede Minister da til sin Tid ogsaa vilde give efter for det Ønske. Maatte jeg med Hensyn til denne Bane endnu sige, at dette, at der staar, at Sidelinien skal føres „fra Brenderup til Bogense“, har vakt nogen Uro paa Egnen, idet man frygter for, at Ordet „Brenderup“ skal betyde Brenderup By, idet der nemlig er Terrainvanskeligheder, naar man fører en Bane til Brenderup By, og hvis man gør det, er der adskillige Sogne, som ville faa en Bane, som de slet ikke ere tilfredse med. Jeg haaber imidlertid, at Meningen med dette Ord ikke er Brenderup By, men Brenderup Sogn, og jeg kunde meget ønske, at den højtærede Minister under denne Forhandling vilde tilkendegive sin Mening om dette Punkt.

Jørgen Berthelsen: Loven af 1894, der gav Ret til Anlæg af vistnok 28 Privatbaner, udløb jo med Marts Maaned 1904. Der blev den Gang nedsat en Kommission, som skulde tage Jernbane-Spørgsmaalet op til Overvejelse, idet der allerede i de sidste Aar af den 10-aarige Periode var kommet adskillige Andragender og Forslag frem om Anlæg af Baner, som ikke vare med paa Loven af 1894. Da denne Kommission blev nedsat, var det vistnok Meningen fra Regeringens Side, at den skulde kunne arbejde saa hurtigt, at vi allerede kunde have haft et Lovforslag fremme ved Slutningen af Rigsdagssamlingen 1904—05, men det viste sig, at det Arbejde, vi havde i Kommissionen, var saa overvældende, at det endogsaa trak ud til September 1906. Jeg synes, at det burde paaskønnes, at den højtærede Trafikminister efter at have faaet Kommissionens Betænkning i September 1906, alle-