

betragtet som en Slags Løsteparagraf; mere vil jeg ikke sige. Den indeholder ikke noget bestemt; men det har været en Forudsætning i 1879, da man vedtog denne Lov, at man ogsaa vilde komme til en Lov om Anlæg af en Bane fra Ringe til Nyborg. (Breinholt: kunde!). Det ærede Medlem siger, at — at det blot var en Forudsætning i denne Lov af 1879, at man „kunde“ komme til Anlægget af denne Bane fra Ringe til Nyborg. Jeg ved godt, og jeg har heller ikke benægtet det, at Landstinget og Rigsdagen staa frit; men jeg har kun sagt, at for Regeringen har det været en Forudsætning, at man vilde komme til for Rigsdagen at forelægge et Forslag om denne Bane. Hvad saa Rigsdagen vilde gøre ved det, blev jo dens Sag; men Regeringen har maattet fremsætte dette Forslag. Det var min Opfattelse; men ganske sikkert har jeg endvidere gjort en anden Anskuelse gældende, og det er ogsaa af det ærede 4de Medlem for 7de Kredss (Madsen-Nygdal) bleven rørt derved i Dag, og det er den, at Forudsætningen nødvendigvis maatte være, at de Vilkaar, som staa i Loven af 1879 for Ringe—Faaborg-Banen, ogsaa blive anvendte for Ringe—Nyborg-Banen. Naar jeg siger dette, har jeg samtidig været paa en Del Bemærkninger, som ere blevne gjorte af ærede Herrer, som tro, at man absolut vil gøre Forskel paa de forskellige Landsdele og begunstige den ene fremfor den anden; men det er slet ikke Tilfældet. Jeg vil tillade mig at gøre opmærksom paa, at man ikke fra Statens Side opstiller den Regel, at Tilfældene skulle være ens ved alle Jærnbaneanlæg, men at det altid er bleven hævdet, at det maatte komme an paa vedkommende Jærnbaneanlægs Karakter og Betydning for Staten, for det offentlige og som Lokalbane, og derfor have vi ogsaa haft en Del Love, hvor dette Tilfælde har været forskelligt, hvad ærede Medlemmer godt vide. Naar der altsaa her staa 80,000 Kr., er det ganske simpelt en Konsekvens af, at det er det Bidrag, som blev forlangt ved den anden Bane, og fra Regeringens Side kan der ikke være Spørgsmaal om, at man for denne Bane skulde stille andre Vilkaar end for den anden fra Ringe til Faaborg.

Naar det ærede 3dje Medlem for 6te Kredss (Ablefeldt-Laurvig), som er en saa varm Talsmand for de fynske Interesser, troede, at Syder og Sjællændere vilde dem til Livs, og at de vilde være endnu værre ved Lolland og Bornholm, er det ærede Medlem i en Bildfarelse. Det ærede Medlem er ogsaa i en Bildfarelse, naar han siger, at han kan godtgøre, at Odense—Svendborg

Banen har tilsat et Beløb af 25—30,000 Kr. ved Driften af Faaborg—Ringe Banen; thi i den Sum er ikke beregnet den indirekte Fordel, Odense—Svendborg Banen har haft af Faaborg—Ringe Banen som Jørebane. Den staa sig ganske godt derved og kommer ogsaa nok til at drive den ny Bane. — For øvrigt maa jeg takke det ærede Medlem for den Interesse, han nu viser for Jærnbaneanlæg. Han vilde ganske vist tage den lille Reservation, at han helst i det hele taget vilde være fri for Jærnbaneanlæg, men det ærede Medlem var dog meget venlig stemt for dette særlige Jærnbaneanlæg, og naar vi nu en Gang komme til et Baneanlæg paa Vangeland, som er projekteret til 5—6 Mill. Kr., kan det ogsaa være, at det ærede Medlem vil være venlig stemt. Dog, det interesserede mig at høre det ærede Medlem udtale sig saaledes; thi jeg havde efter en tidligere Lejlighed, hvor det ærede Medlem var usædvanlig haard over for Jærnbaneanlæg, maattet opgive at høre det ærede Medlem interessere sig for den Sag. Derfor takker jeg det ærede Medlem for den Interesse, som han dog har vist for dette Jærnbaneanlæg, selv om vi ikke ere enige i Enkeltighederne. Jeg tror ikke, der er nogen som helst Tøje til at sammenligne dette Jærnbaneanlæg med Jærnbaneanlægget fra Slagelse til Børslev, der jo er en Fortsættelse af Jærnbanen fra Slagelse til Næstved og en Del af den vestjællandske Stambane. Ganske i Rang med denne tror jeg ikke, man paa nogen Maade kan faa Banen paa dette Forslag hævet; men jeg maa gøre opmærksom paa, at Bidraget til Slagelse—Børslev Banen er det samme som Bidraget til Slagelse—Næstved Banen. Regeringen foreslog jo i sin Tid ikke selv noget Bidrag til Slagelse—Næstved Banen, fordi den foresloges som en direkte gennemgaaende Bane fra Slagelse til Næstved. Det var, saa vidt jeg husker ret, Landstinget eller i hvert Fald Rigsdagen, som gav Banen en mere lokal Karakter ved at tage Støtten med, og derved kom vi ind paa Bidraget, og Rigsdagen forcerede det frem, saaledes at det blev 40,000 Kr. Det har ingenlunde været Regeringens Ønske. Rigsdagen forcerede ogsaa Bidraget frem ved Hobro—Løgstørbanen til 40,000 Kr.; hvor Regeringen havde foreslaaet 25,000 Kr., hvilket jeg syntes var retfærdigt i Henseende til Befolkningsforholdene. Det er dem, man maa tage i Betragtning. Det er altsaa i Virkeligheden Rigsdagen, som har ført an med Hensyn til Ansættelse af Bidraget til Slagelse—Næstved Banen; men Regeringen er fulgt med og har fundet sig deri; dog deraf følger ikke, at man skal være forpligt