

faa denne Jærnbaneforbindelse i Stand. Den Omstændighed, at Anlægssummen pr. Banemil paa Grund af de særegne Naturhindringer, man ved dette Anlæg har at overvinde, bliver betydelig højere, end man ellers er vant til ved Jærnbaneanlæg, andensteds her i Landet, kan Udvalget ikke tillægge afgørende Betydning ved Afgørelsen af Spørgsmaalet, hvorvidt Banen skal anlægges eller ikke, saa meget mindre, som Tallet af Befolkningen i det paagældende frugtbare Opland er saa stort, som det er, c. 28,000.

Udvalget maa dog formene, at naar man skal skride til at anlægge denne Bane, bør man, for at give Anlægget større Rentabilitet, ikke blive staaende derved, at man fører Banen fra Svendborg til Rudløbing, men bør føre den videre fra sidstnævnte By tværs over Langeland til Spodsbjerg. Allerede nu, da man kun har høist primitive Forbindelsesmidler til Raadighed paa Routen Næstflov—Langeland—Svendborg, er der en ret livlig Persontrafik denne Vej, særlig i Sommertiden, og da det maa forudsættes at denne Trafik maa tiltage betydeligt, naar Banen er anlagt og ført til Spodsbjerg, og desuden da vil blive suppleret med en tilsvarende Godstrafik, anser man det rigtigt, at der gives Projektet den nævnte Udvidelse, saa meget mere, som denne Udvidelse kun vil forlænge Banen c. 1 Mil og forøge Anlægssummen c. 200,000 Kr. Til Begrundelse af Udvalgets Forventninger om den forøgede Trafik, Banen formenes at ville faa ved den nævnte Udvidelse, skal kun anføres det Faktum, at medens Vej længden Næstflov—Odense ad Næstved—Slagelsebanen andrager 30 Mil, er Vej længden mellem de samme to Punkter over Langeland og Svendborg kun 12½ Mil.

Udvalget tør dog ikke tilraade Folketinget at vedtage Anlæggelsen af Banen fra Svendborg til Spodsbjerg, før det ved sagkyndig omhyggelig Undersøgelse, dels af Bund og Strømforskel i de Bænde, hvorover Banen skal føres ad Dæmninger eller Brøer, og dels af Hænge-Færgebroen, som det er paatænkt at føje ind i Anlægget

som Forbindelsesled over Svendborg Sund og over Sundet mellem Sjø og Langeland — er absolut godtgjort, at der kan bygges et stærkt og holdbart Jærnbaneanlæg paa den nævnte Strækning, og at Anlægssummen herved ikke vil overstige 2½ Mill. Kr., deri indbefattet Ekspropriationsudgifter samt Udgifter ved Anstæffelsen af fornødent Driftsmateriel. Da Ministeren for de offentlige Arbejder imidlertid bestemt har nægtet at gaa med til at fremme Sagen paa Grundlag af det foreliggende Forslag, og da det saaledes er nødvendigt at give den et andet Grundlag, at udforme den i et selvstændigt Forslag, finder Udvalget det rigtigt under Hensyn til de særegne Forhold, man netop ved dette Anlæg faar med at gøre, at Sagen standses foreløbig — men derefter optages paa ny, naar den ovennævnte Undersøgelse har fundet Sted, og der derigennem for alle interesserede Parter er tilvejebragt tilstrækkelig Sikkerhed baade med Hensyn til Anlæggets Gennemførlighed og Holdbarhed.

Hvad Undersøgelsen angaar, finder Udvalget det baade rimeligt og heldigt, at Ministeren for de offentlige Arbejder lader denne foregaa ved Statsbanernes Ingeniører og for Statskassens Regning. Dels under Hensyn til, at Undersøgelsen kommer til at omfatte Hænge-Færgebroen og saaledes i sit Resultat vil faa Betydning for andre senere Baneanlæg, og endelig fordi der ad denne Vej formentlig vil tilvejebringes den bedste Garanti for Undersøgelsens Paalidelighed, noget, der, netop fordi dette Anlæg er det første af den Art, har den største Betydning — kan Udvalget kun ønske, at Undersøgelsen i dette bestemte Tilfælde foregaaar paa den ovenansførte Maade.