

Forslagsstilleren (Kl. Berntsen) har herpaa meddelt Udvalget følgende Tilsvaer: I Anledning af foranstaaende skal jeg som Forslagsstiller tillade mig at fremsætte følgende Bemærkninger:

Overingeniøren for Statsbaneanlægene har i sin ovenanførte Erklæring kun betragtet Anlægget af en Statsbane fra Ringe til Assens som Led i en Gennemgangsline over Lillebælt til den tyske Stambane og som en ny Forbindelseslinie mellem Sjælland—Fyn og Udlandet. Ihvorvel Planen om en Ringe—Assensbane selvfølgelig indeholder Betingelserne for en saadan Forbindelse, vil denne Side af Sagen dog først blive brændende, naar det viser sig, at Gedser—Warnemünde Routen ikke er i Stand til at lette Trafikken saa meget over Fyn, at Tanken om et Dobbeltspor gennem denne Landsdel eller ny Forbindelseslinier kan opgives eller udsættes. Det Opland, der ligger mellem Ringe og Assens, er saa frugtbart og betydeligt, at det i og for sig kan have Krav paa et Jernbaneanlæg, og Forslaget, saaledes som det foreligger for Folketinget, gaar ikke ud paa andet end paa at forsyne dette Opland med et Baneanlæg, men da det er Forslagsstillerens Haab, at et saadant Anlæg i Fremtiden kan gaa ind som Led i en ny Forbindelseslinie med Udlandet og derved overflødig gøre et Dobbeltspor gennem Fyn med en sig dertil knyttet fast Bro over Lillebælt, der vil medføre kolossale Udgifter for Statskassen, skal jeg med denne Side af Sagen for Øje overfor de af Overingeniøren fremsatte Betragtninger udtale følgende:

Som Grundlag for de i nedenstaaende Udvikling indeholdte Talopgivelser er benyttet Statsbanernes Driftsberetning for 1900—01; men de transiterende Transporter mangler jeg Midler til at kritisere, og derfor maa de i Statsbaneanlæggenes Sværskrivelse opgive Tal benyttes.

Det samlede Antal rejsende Nyborg—Strib udgør aarlig med runde Tal 1,000,000, hvoraf gennemgaaende rejsende fra Sjælland til Nordjylland udgør ca. $\frac{1}{8}$, til Sydjylland ca. $\frac{1}{8}$, medens der mellem Tyskland og Sjælland kun rejser ca. 8,000. Disse Tal kunne tilsyneladende synes ubetydelige, hvilket de imidlertid ikke ere, da man maa gaa ud fra, at disse rejsende saa godt som udelukkende befordres med Itog, medens de lokale rejsende, der selvfølgelig udgøre Hovedparten, benytte de langsommere lokale Tog.

Den gennemgaaende Persontrafik mellem Sjælland og Tyskland over Fyn via Fredericia udgør som tidligere nævnt kun ca. 8,000 rejsende om Aaret, da kontinentale rejsende foretrække Routerne over Gedser og Kiel, der ere hurtigere og bekvemere. Fra Fyn udgør Rejsestrømmen aarlig ca. 7,000, saaledes at det samlede Antal rejsende til og fra Tyskland over Lille Bælt er ca. 15,000 eller ca. 40 pr. Dag, altsaa aldeles forsvindende til derpaa at basere nye Router og mærkværdig lille, da man skulde tro, at der eksisterede en ganske anderledes livlig Forbindelse mellem Sjælland—Fyn og Sønderjylland.

Det er imidlertid en betydelig Omvej for rejsende at skulle over Fredericia, og i tidligere Tid laa Forbindelsen ogsaa langt sydligere, dels over Aarø Sund og dels over Bøjden. Disse Forbindelser ere tilsidesatte siden Krigen i 1864, og det er, ligesom man her i Landet har søgt at spærre af for Samkvetmet; men Tiden turde nu være inde til at raade Bod herpaa og søge etableret Router til Fremme for Samkvetmet; at derved med Tiden kan skabes en livlig Trafik, som hidtil ikke er kendt, og dergennem Indtægt for Jernbanerne, er mere end sandsynligt.