

vi nu tage en Kommune eller et Amt, som afdragsvis og rentefrit skal svare 50,000 Kr., saa svarer det til et kontant Beløb af 25,000 Kr. Derfor kunde jeg meget bedre have fundet mig i, at Udvalget havde stillet Forslag om, at det halve Beløb skulde betales med Renter fra den første Dag af, thi saa vidste vi, hvad det var, saa var det klart. Det Forslag, som jeg nu har stillet, nemlig „6 pCt. i 28 Aar“, er efter min Mening den billigste Maade, hvorpaa en Debitor kan afgjøre sin Gjæld til en Kreditor. Selv om Statskassen derved i det Hele fik et større Beløb fra Kommunerne, end Udvalget har tænkt sig, maa vi dog erindre, at Kommunernes aarlige Uddrag og Renter ville blive noget mindre, end de aarlige Uddrag ville blive, naar de som efter Udvalgets Forslag skulde udredes i 15 Aar. Med rentefri Udtag i 20 Aar stiller Sagen sig selvfølgelig noget ugunstigere for Statskassen, thi der taber den ogsaa Renterne af de 5 Aar. Som jeg allerede har sagt, kan jeg, hvis mit Forslag, hvad jeg ikke anser for usandsynligt, bliver forkastet, ved 3die Behandling meget vel gaa ind paa en Rettelse som den af den ærede Ordfører antydede. Jeg har forudsat, at Amtene toge det hele Beløb og forrentede det fra den Tid af, da Udbetalingen skulde paabegyndes, med 4 pCt. Jeg tror, at mange af disse Distrikter vilde være heldigere stillede ved at afdrage noget Mindre aarlig i et langt Aaremaal, men tillige at forrente Beløbet, end ved rentefrit at afdrage noget mere aarlig i et kortere Aaremaal. Den Kommune eller det Amt, hvad vi nu skal kalde det, som ikke kan bære 6 pCt. af Liskudet, tror jeg heller ikke kan bære de Udgifter, som ivoirigt fordres, for at en Jernbane nogenlunde kan holdes i Gang der; thi det kan dog ikke være Meningen, at en Jernbane skal gaa, naar den ikke kan bære f. Ex. endog blot sine Driftsomkostninger. — Hvad angaar den Densitilling, som Udvalget har gjort om Statens Overtagelse af alle private Baner, saa foreligger jo dette Spørgsmaal ikke for Diebliffet, men jeg skal dog sige, at i Hovedsagen vil jeg langt fra kunne tiltræde den Form, hvori det skulde ske. Jeg skal hermed anbefale til Vedtagelse, at der i Stedet for „med $\frac{1}{15}$ aarligen i 15 paa hinanden følgende Aar“ sættes: „6 pCt. i 28 paa hinanden følgende Aar“.

C. Nasmussen: Skjøndt jeg har gjort mig bekendt med det ærede Udvalgs Betænkning over det foreliggende Lovforslag og hørt den ærede Ordfører motivere den gjorte Indstilling, har jeg dog ikke kunnet finde mig til Rette deri, eller i alt Fald er det ikke gaaet op for mig, at den Forandring, der skulde foregaa med Hensyn til Retningen af den fynske Bane, er rigtig. Den Forandring, der skulde foretages, er jo den, at der skulde gaa en Bane fra Tommerup til Naarup eller et Punkt der i Nærheden og der

dele sig i to Grene, en til Assens og en til Faaborg. Det forekommer mig, at denne Retning er noget uheldig, thi for det Første vil dette Forslag blive ikke ubetydeligt dyrere end de to af den høitærede Minister foreslaaede Linier — ganske vist vil Summen indskræntes noget, naar Banen bygges efter den Methode, som det her foreslaas, men desuagtet tror jeg, at det hele Baneanlæg vil blive ikke saa lidt kostbarere, eftersom Banen vil blive længere — og for det Andet vil der maaske stille sig flere Vanskeligheder i Veien, navnlig derved, at Banen, saavidt mig bekendt, skal paa et Par Steder gaa over store Aaløb. Det viste sig da ogsaa, at den sydlynke Bane paa Grund af de store Vanskeligheder, der vare forbundne med dens Anlæg, blev ikke saa lidt kostbarere end paaregnet. Jeg tror dernæst, at det ogsaa af andre Hensyn vilde være at foretrække, om den høitærede Ministers Forslag blev taget til Følge; thi saa vil Banen komme til at gaa igjennem en meget rigere og mere skovbevoret Egn, end hvis den kom til at flaa en Svingning om ad Nørrebroby. Den Gren, der efter Udvalgets Forslag skal føres til Faaborg, vil komme til at gaa over tildels temmelig ringe Strækninger, hvor der kun findes simple og daarlige og libet bebyggede Jorder, som ikke ville kunne afgive nogen virkelig Trafik til Jernbanen. Derimod tror jeg, at dersom man bliver ved Regjeringens Forslag — jeg sigter her nærmest til Faaborg-Ringe-Banen, den anden Bane, Tommerup-Assens, har jeg ikke saa megen Lokalt Kendskab til — vil det være det mest vigtige. Derved vil Banen komme til at gaa gennem mere frugtbare og bedre befolkede Egne og vil komme en langt større Del af Befolkningen til Gode end den anden. Banen over Nørrebroby til Faaborg vil jo ikke engang komme i Nærheden af de store Skove ved Bræhetrolleborg, og det forekommer mig dog at være af meget stor Betydning, thi der er mange tusinde Mennesker, som særlig hente deres Træ derfra. Hvis Banen berørte den Egn — og det vilde en Linie fra Faaborg til Ringe gjøre — vilde det være en stor Rettelse for disse Mennesker, og det vilde bringe en større Trafik. Desuden er der en Ting, som jeg tror, at det vel kunde være værd at tage i Betragtning. Ved at vælge den Linie, som det ærede Udvalg har foreslaaet, foregriber man Fremtiden, thi der vil upaatvivelig i Tidens Løb, hvad enten det bliver i en nærmere eller fjernere Tid, reise sig betydelige Krav paa at faae en Bane fra Kværndrup til Nyborg. Det forekommer mig ogsaa, at der i Fortiden har været givet Anvisning paa, at der kunde tilføres denne Linie en betydelig Trafik, nemlig ved Anlægget af den store Hovedlandevei fra Nyborg til Hviden. Nu kunde det jo nok være, naar der kom en Bane til i den Retning, at det maaske kunde komme i Strid med private Interesser navnlig med Hensyn til Søfarten, men det er