

ere foreslaaede anlagte i Overensstemmelse med Lovforslaget, i Virkeligheden vilde kunne komme til Udførelse paa Grund af, at det Bidrag, som det er paalagt Kommunerne at udrede som en Betingelse for Udførelsen, er for stort. Dette er altsaa, som jeg tidligere har haft Leilighed til at gjøre opmærksom paa, de to Stjær, som man skal bevæge sig imellem, og de, som virkelig ønske, at Kommunerne skulle erholde dette Gode, maa altsaa ikke forlange, at Kommunerne skulle gjøre Anstrengelser i en saadan Grad, at det bliver det Samme som slet ikke at bevilge disse Jernbaner. Nu vil jeg indrømme, og det har jeg allerede tidligere indrømmet, at enkelte af disse Baner ganske vist ikke i længere Tid ville kunne give Overskud; men jeg har paa den anden Side paa- staaet, og det tror jeg, at Enhver, der vil gjøre sig bekendt dels med Anlægsomkostninger, dels med Bestaffenheden af de paagjældende fynske eller jydskt Egne, hvorigjennem de skulle føres, vil indrømme, at der er flere af disse Baner, som ville give Overskud, og Udvalget har ment, at da Overskudet for det Første vilde være stigende og for det Andet vare ved til evig Tid, saa maatte det absolut kunne dække den Rente, om hvis Tab der nu for Diebliffet er Tale. Jeg maa iøvrigt tilstaa, at jeg egentlig ikke havde tænkt paa at komme ind paa denne Debat om, hvad Staten kunde taale at udrede; thi jeg mener, at Udvalget i den Henseende har været meget moderat ved kun at anmode om, at der maatte blive anvist af Statskassen et Beløb af 2 Mill. Kr. aarlig. Det er et Beløb, som jeg er overbevist om, at man ikke vil negte, at Statskassen godt kan afse, foruden tillige at udrede de store Beløb, som ganske vist ogsaa efter min Mening bør udredes og bør fortrinnsvis udredes til andre endnu langt vigtigere Foranstaltninger. Jeg tror ikke, at Statens Evne vil svækkes i nogen væsentlig Grad ved, at et saadant Beløb udredes aarlig; men det er vist, at det Beløb, som saaledes anvendes, vil gjøre Landet og Befolkningen en Nytte, som i fuldt Maal sparer til det Rentetab, som det ærede Medlem urgerede fandt Sted. Jeg skal altsaa ikke forfølge dette videre.

Jeg ønskede egentlig kun at ytre mig angaaende et Par Hensillinger, der ere blevene gjorte til Udvalget. Der er først en Hensilling, der angaar den omtalte Ringe-Jaaborg Bane, som er foreslaaet afløst af Tommerup-Jaaborg Banen. Jeg tror med Hensyn hertil at burde bemærke, at det ærede 9de kongevalgte Medlem her lige overfor (Chr. Rasmussen) vistnok i sine Betragtninger er gaaet ud fra, at Linien for Jaaborg-Tommerup Banen var en anden end den Linie, om hvilken der er Spørgsmaal. Jeg tror, at vi ere enige om, at det var en Misforstaaelse, hvad han fremstaaende Tommerup-Jaaborg Linien, idet denne Linie nøjagtig er den samme Linie, som er valgt med Hensyn til Forbindelsen

mellem Jaaborg og Ringe og Nord paa indtil en By, der hedder Spierup. Denne sælles Linie for begge Baner gaar fra Jaaborg først i østlig Retning og derpaa gennem Holstenhuses og Brættrolleborg Skove, derpaa indtil en Mil Nord for Brættrolleborg, førend Linien adskilles i to, den ene Ost paa til Ringe og den anden i nordvestlig Retning til Naarup eller Tommerup. Jeg har ogsaa gjort gjældende, at naar denne Bane anlægges efter det billigste Anlægssystem, vil den, uagtet dens større Længde, være mindre kostbar end Jaaborg-Ringe Banen, og det er min Overbevisning, at ligesom det er hele det sydvestlige Fyns Ønske at faae Linien saaledes, som den er foreslaaet, saaledes vil det Ønske at komme i nærmere Forbindelse med Odense over Ringe senere maatte blive fuldstændigt bedre derved, at det sydfynske Selskab anlægger en Bane fra Kværndrup over til Haagerup, hvilket kun er $1\frac{1}{2}$ Mil. Saaledes vil det hele Net fuldstændigt være færdigt i Fyn — det vil sige noget nær færdigt, ikke helt, — (Afbrudelse af Andræ). Jeg har utrykkelig sagt „den sydvestlige Del af Fyn“ thi at der ogsaa trænges til Baner i det nordlige Fyn, giver jeg det ærede Medlem fuldstændig Ret i, og fortrinnsvis bør der anlægges en Bane fra Odense til Bogense; men den vil jo ogsaa nok senere komme.

Med Hensyn til, hvad det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Haffner) sidst yttrede angaaende Banernes Transportevne og den Nødvendighed, der senere kunde blive for at forvandle dem til svære Baner, skal jeg tillade mig at henvende Opmærksomheden paa, at disse Baner jo netop anlægges som lette, fordi de ere beregneede paa en svagere Trafik, og at den Evne til at besørge Trafiken, som er beregnet for disse Baner, vistnok i en uoverskuelig Fremtid vil overgaa, hvad der udfordres til at besørge Trafiken. — Naar det ærede Medlem vil lægge Mærke til, hvilke Transportmaser der aarlig besørges paa de smalsporede Baner i Sverige og Norge f. Ex. paa Banen fra Kristiania til Drammen og Drammen—Randsfjord og paa Banen Herlunga—Wenersborg i Sverige, vil det ses, at Godstransporten langt overstiger, hvad der aarligt befordres paa vore mest befærdede Baner, og der kan ikke være nogen Tvivl om, at den Transport, som her kan ventes, vel vil kunne besørges paa de her omhandlede med større Transportevne anlagte, bredsporede, lette Baner. Med Hensyn til hvad det ærede Medlem yttrede angaaende Pakhusene og Varehusene, skal jeg bemærke, at naar man vil efterse Overslagene for Banerne, vil det erfares, at disse Bygninger ere tagne med i Beregning. Det er ganske vist, at paa dette Punkt bør der ikke spares Meget, om end jeg tror, at der nok vil kunne bygges mindre kostbart, end hidtil har været Tilfældet. Hvad Stationsbygningerne angaar, vil jeg tro, at disse i det Mindste paa flere Steder ville kunne