

her er Tale om at foretrække enkelte Egne fremfor andre, og man maatte derfor ønske en særlig Begrundelse for, at netop disse Egne og ikke andre ere blevne valgte. Den Bane, som er foreslaaet i Fyen, er en Bane fra Tommerup til Årsens, altsaa et lille Stykke af den nordvestlige Del af den store Strækning, der ligger imellem Middelfart og Svendborg og som ikke hidtil har haat Del i Baneforbindelsen; men denne Bane vil kun komme en forholdsvis lille Del af Egnen til gode. Det staar opgiivet i Motiverne, at Tommerup ligger ved den sydvestlige Del af Banen, men det ligger dog et Stykke imod Vest fra det Punkt, hvor Banen dreier imod Nordvest, og det viser ved hele sin Beliggenhed mere hen til en Forbindelse med Esbjerg og Hamborg end med Odense og Kjøbenhavn, som dog vistnok Befolkningen i Særdeleshed maatte ønske at komme i Forbindelse med. Men dertil kommer, at ved dette Baneanlæg fra Tommerup til Årsens vil Jaaborg atter blive sat til Side, ligesom den blev den Gang, da Svendborgbanen blev anlagt. En Del af Jaaborgs Opland kom da saa nær til det nye Baneanlæg, at man maa antage, at det alt har forladt sin gamle Forbindelse med Jaaborg, og dette vilde jo endnu mere ske, hvis Jaaborg nu ikke fik en Bane samtidig med Årsens, hvorved altsaa begge Nabobyerne, baade Årsens og Svendborg, kom ind i Baneforbindelsen, medens Jaaborg blev udelukket. Dette vilde aabenbart være Uret imod denne By, som har en god Havn og en driftig Handelsstand, og som vistnok har fuldt saa meget Krav som de andre Byer paa at komme i Forbindelse med Jernbanenettet. Regjeringen har vel filliet en Bane fra Jaaborg til Ringe i Udsigt, men den har gjort den afhængig af en Betingelse, hvis Opfyldelse er uberegnelig, nemlig af den Omstændighed, at den private Bane fra Svendborg til Odense skulde drives for Statens Regning; men hvornaar det vil ske, at Regjeringen kan komme overens med de private Eiere af denne Bane paa billige Vilkaar for Staten, derom foreligger der Intet, og hvis man udsætter Anlæggelsen af Banen fra Jaaborg til Ringe, indtil en saadan Mulighed indtræder, saa vil selve denne Udsættelse komme til at hvile som et Tryk paa Kjøbet af denne Bane. Det vil trykke Staten til i Bevidsthed om sin Uret mod Jaaborg at give Mere for denne Bane, end den maatte ellers vilde gjøre. Det er derfor naturligt, at Jaaborgkredsen, efter hvad den ogsaa har udtalt, ikke kan være tilfredsstillt ved det Forslag, Regjeringen her har gjort, men maa ønske en Bane allerede nu strax, samtidig med at Årsens faar en. Regjeringens Ingenieur har selv haat en Følelse af, at en Bane fra Tommerup til Årsens med Udsigt til en Bane fra Jaaborg til Ringe ikke vilde være tilfredsstillende. Han har fremhævet det Ønskelige i, at det store mellemliggende Land ogsaa fik sin Baneforbindelse, og

at den skulde udmunde med Baner baade til Jaaborg og til Årsens. Et saadant Forslag har været undersøgt, og der foreligger fuldstændige Planer og Overdrag derover; men det er fraveget, uagtet man udtryffeligt indrømmer, at det vilde være til den største Fordel for den Egn, som Banen vilde komme til at gaa igjennem, af Hensyn til Befolkningen; det er den eneste Grund, der er nævnt, men denne Beføstning er dog selv efter Regjeringens Forslag ikke større end 1 Million Kroner, og naar man ser hen til den langt større Del af Fyen, som vilde faae Gavn deraf, vilde vistnok den aarlige Fordel for Landet langt opveie det Rentetab, som vilde fremkomme derved. Men dertil kommer, at det i det Mindste ikke er oplyst, om ikke denne Bane kunde gjøres noget billigere, ligesom den kunde gjøres noget kortere ved at lade den munde ud i Statsbanen ved en Station imellem Tommerup og Odense, f. Ex. ved Holmitrup eller der i Nærheden. Derved vilde vistnok kunne spares Anlægget af 3 Fjerdingveie foruden Expropriationen, som netop omkring Odense vilde blive allerdyrest. Udgiften vilde vistnok blive ikke saa lidt ringere end foreslaaet, og den Egn, som derved vilde drages ind i Forbindelsen, har store Mosetrækninger, Lerlag og andre Betingelser for Fabriksdrift, som nu ikke ret kunne komme frem paa Grund af manglende Transportmidler, men som netop ved et Jernbaneanlæg vilde faae en rig Fremtid. Andre have imidlertid ogsaa ment, hvad jeg tror at burde nævne, skjøndt jeg ikke selv kan slutte mig dertil, at man kunde føre Banen allerede noget vestligere ind til Statsbanen ved at lægge den fra Nørre-Brobj og Berninge til Nærheden af Tommerup Station dog noget længere imod Vest; men det er jo i alt Fald Noget, som man maa have nærmere undersøgt, inden man kan gaa ind derpaa.

Med Hensyn nu til den Fremgangsmaade, hvorpaa Anlægget skulde ske, foreslaar Regjeringen at fravige den Vej, som vi i de sidste Par Aar ere slaede ind paa, nemlig, at det er Private, som anlægge disse Sidebaner, mod at faae mindre Tilskud fra Statskassen. Jeg kan i og for sig ikke have Noget mod, at denne Vej opgives. Jeg har fra Først af ikke været derved og er kun gaaet ind derpaa som Forsøg. Nu indrømmer jeg, at disse Forsøg have faaet et Omfang, som jeg fra Begyndelsen af ikke troede var muligt, og dette taler altsaa for, at det ikke endda er saa upraktisk. Men skulle vi nu forlade dette, forekommer det mig, at vi maa have bestemte Erfaringer, dragne fra disse Forsøgs Bestaaenhed. Der er jo tidligere gjort den Indvendning, at Anlægget og Driften bliue dyrere ved at overlade dem til Private fremfor ved, at Staten drev den i Forbindelse med dets øvrige Jernbaner, og dernæst at Tilvebringelsen af Pengene vilde blive kostbarere for Private end for Staten, og at, hvis Staten saa en Gang vilde indkjøbe Banen, den da maatte maatte