

fuldstændig enig i høilig at beklage, at den høit-ærede Regjering ikke har fundet sig foranlediget til i dette Lovforslag ogsaa at optage Faaborgbanen. Jeg kan i alt væsentligt henholde mig til det, som den ærede sidste Taler i den Henseende yttrede, og jeg skal ikke negte, at hvis dette Lovforslag gik igjennem og altsaa det Dpland, som nu hører til Faaborg, blev, om jeg saa tør sige, klemt ind mellem den sydfynske Bane og Banen fra Årsens til Tommerup, saa vilde det være en høist uheldig Stilling, som Faaborg kommer i; naar man maatte sige, at disse to Baner dog ville komme til at ligge saa langt fra hinanden, at de ikke kunne udgøre nogen Indflydelse paa denne By, saa maa jeg bestride dette; thi det viser sig allerede, at den sydfynske Bane begynder at drage en Del af Faaborgs Dpland dels til Svendborg og dels til Odense, og det er efter min Mening en Selvefølge, at det Samme vil blive Tilfældet med en Bane fra Årsens til Tommerup. Jeg betragter dette Spørgsmaal for Faaborgs Vedkommende ligesom et Bøvsørgsmaal, og det forekommer mig at være ubilligt, om Faaborg, da Svendborg Amt omtrent i samme Omfang som Årsens Amt har ydet Bidrag til de nuværende Statsbaner, skulde vente med at faae sit billige Krav opfyldt, fordi der for et Par Aar siden er bygget en privat Bane, som Regjeringen mener vil udøse nogen Vanskelighed ved et Anlæg af en Bane fra Faaborg. Faaborg er ligesom Årsens kommen i en uheldig og beklagelig Stilling efter Fredsslutningen i 1864. Disse to fynske Byer lede forholdsvis mere end nogen anden af de fynske Byer ved Adskillelsen fra Hertugdømmerne, idet de havde megen Trafik paa disse, som gik bort efter 1864, og disse Efterveer have de endnu ikke ganske forvundet. Ikke desto mindre er Faaborg nu, efter hvad jeg tror at vide, i en god Opkomst; der er en ret livlig Handel, der findes en god Havn, den har temmelig betydelig Skibsfart, og der udfoldes en ikke ganske ubetydelig industriel Virksomhed. Det forekommer mig derfor, at den haarde Skjæbne, som Faaborg ligesaa vel som Årsens er overgaaet paa Grund af de politiske Begivenheder, maatte i alt Fald i samme Grad som for Årsens Vedkommende tale for, at man gav den en Jernbaneforbindelse og i alt Fald ikke lod den vente i en ubestemmelig Fremtid for at opnaa dette Gode, som maa anses for at være en nødvendig Betingelse for, at den Udvikling, som allerede er begyndt at komme frem i Faaborg, ikke atter skal tabe sig. Det er ikke paa nogen Maade min Mening at ville sigte Regjeringen for, at den ikke har haft et aabent Die derfor; thi den har netop ladet Forholdene nøie undersøge og har jo modtaget to Forslag til at afhjælpe denne Mangel for Faaborgs Vedkommende; det ene gaar, som allerede berørt af en foregaaende æret Taler, ud paa at bygge, om jeg saa maa udtrykke mig, en Gaffelbane, som skulde

udgaa fra Odense og i Nørrebroby dele sig dels til Årsens og dels til Faaborg. Den foregaaende ærede Taler fandt i det Hele taget at burde slutte sig til denne Bane, idet han mente, at den Omstændighed, at den blev 1 Million dyrere, dog ikke kunde være afgjørende, da den efter hans Mening vilde komme til at betjene et større Dpland end de 2 andre Baner, der er Tale om, nemlig Sidebanerne til Ringø og Tommerup, og der derfor vilde være mere Udfigt til, at den vilde forrente sig bedre, end Tilfældet vilde blive med de andre Baner. Jeg maa i den Henseende dog tillade mig at nære nogen Tvivl. Dersom de Herrer have gjort sig den Uleilighed at se noget paa de Kort, som ligge inde i Bureauet, vedrørende disse Jernbaner, ville De have bemærket, at denne saakaldte Gaffelbane deler en meget spids Vinkel, som den nuværende Statsbane danner med den sydfynske Bane. Denne Gaffelbane vil i en Strækning af $1\frac{1}{2}$ Mil fra Odense ikke paa nogen Side faae en længere Afstand fra Statsbanen og den sydfynske Bane end 1 Mil, og det er altsaa klart, at paa disse sidste $1\frac{1}{2}$ Mil indtil Odense maa den nye Bane enten spise af de to bestaaende Baners Dpland, eller ogsaa vil den selv Intet faae at spise. Det Sidste vil efter min Mening efter Rimelighed blive Tilfældet, i alt Fald tilbørlig, thi den projekterede Gaffelbane vil paa en Strækning af $2\frac{1}{2}$ Mil fra Odense til Nørrebroby blive lagt i Odense-Nadal, altsaa paa den ene Side af Odense Na, og det er derfor givet, at den ene Side af det Dpland, den skulde drage til sig, vil have en vanskelig Afgang til Banen, idet man jo ikke ved alle Veie kan bygge Broer over Naen, og det altsaa kun vil være ad ganske enkelte Broer og ad temmelig store Omveie, at den Del, som ligger paa den anden Side af Odense Na, kan søge til den nye Bane. Som Følge deraf vil Banen altsaa ikke kunne vente at faae noget synderligt Dpland fra den Side af Naen. Det har det ærede Medlem, som sidst talte, troet overensstemmende med de Udtalelser, der ere faldne paa flere offentlige Møder, der ere afholdte paa Nyen, at kunne høre Noget paa ved at forlægge Tilknætningspunktet noget længere mod Vest end til Holmstrup, eller til Tommerup. Jeg vil dertil bemærke, at hvis Tilknætningspunktet blev ved Holmstrup, vilde det i Virkeligheden Intet forandre i Henseende til de Ulemper, jeg har paapeget. Jeg ser ganske bort fra, at denne Bane ikke er undersøgt i Terrænet, og at man derfor ikke kan have nogen afgjort Mening om, hvorvidt den overhovedet hensigtsmæssigt kan indmunde der. Det tør jeg derfor heller ikke i Diebladet have nogen bestemt Mening om, men i ethvert Tilfælde ville de samme Ulemper, som jeg nys har fremhævet, i alt væsentligt finde Sted, hvis Tilknætningen sker saa nær ved Odense som Holmstrup, der kun ligger 1 Mil fra Odense Statsbanestation. Vil man derimod gaa længere mod Vest til Tomme-