

den Betænkning, som en Kommission har afgivet om det Romanske Sporveissystem, findes aftrykt. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa, hvad der indeholdes i denne Betænkning, men kun fremhæve, at efter min Opfattelse bør det lettere Anlægssystem og navnlig det System, her er Tale om, i Reglen ikke anvendes paa Statsbaneanlæg eller paa Anlæg, som i Staten skal overtage til Drift. Selvsjølgelig vil jeg ikke sige om denne Regel, at den ikke taaler Undtagelser. Jeg kunde, som Forholdene ligge for, f. Ex. finde det ret fornuftigt og rimeligt, at Oddefund-Thisted-Banen, som dog ikke vil komme i en saadan umiddelbar Forbindelse med Statsbanen, at den kan drives med det samme Materiel, blev anlagt efter det lettere System. Det Samme gjælder ogsaa for mig om Skive-Glyngøre-Banen, som jeg dog tror rettere burde overlades til privat Entrepris eller til Amtskommunerne at anlægge. Men hvad jeg tror at burde hævde, er, at et saadant Anlægssystem, som det, her er Tale om, vilde være aldeles forkasteligt for de fynske Baners Bedkommende. De Herrer maa nu ikke tro, at det er, fordi vi paa Jyn ville have Alting saa stort og udmærket, at jeg ikke kan finde mig i at have dette billigere System for de derværende Baner; men jeg har mere reelle Grunde, hvorved jeg tror at kunne godtgjøre, at dette System vilde være aldeles upraktikabelt for disse to Baner. De samme Grunde, som Landstinget i sin Udvalgsbetænkning har gjort gjældende for at bygge Skjern-Heininge og Struer-Oddefunds Banerne efter det samme System som Statsbanerne, mener jeg maa føre til det samme Resultat for de fynske Baner, og navnlig finder jeg, at der er ingen Grund til at sige, som Landstinget har sagt i sin Betænkning, at, hvis man vælger Faaborg-Ringe-Banen, maa man bygge den efter det samme System som den sydfynske Bane, men at, hvis man bygger den Bane, Landstinget har vedtaget, Faaborg-Lommerup-Banen, bør man gaa over til det lettere System. Det forekommer mig, at de samme Grund, som tale for at bygge Faaborg-Ringe Banen efter det samme System som den sydfynske Bane, i endnu højere Grad tale for at bygge Faaborg-Lommerup Banen efter samme System som Statsbanen. Jeg tror, at, naar man nærmere vil overveje det Spørgsmaal, kan jeg lægge det saa klart for Dagen, at Ingen vil betvivle det, og jeg skal derfor endnu med Hensyn til dette specielle Spørgsmaal tillade mig at gøre Krav paa det høje Things Opmærksomhed i nogle Dieblkke. Jeg vælger her den Bane, der er vedtaget af det andet Thing, nemlig Faaborg-Lommerup Banen, altsaa Gaffelbanen fra Lommerup over Norup til Assens og Faaborg. Efter det lette System, Landstinget nu har vedtaget, er Magimalhastigheden 3 Mil i Timen, det vil med andre Ord sige, at det er den højeste Hastighed, hvormed der maa kjøres paa denne Bane, og Midelhastigheden, kan man altsaa regne, vil blive

2 Mil i Timen. Hvorledes vil denne Bane nu komme til at gaa? Fra Faaborg til Lommerup er $5\frac{1}{2}$ Mil, og det vil altsaa tage $2\frac{3}{4}$ Time, fra Assens til Lommerup er $3\frac{1}{2}$ Mil, og det vil tage $1\frac{1}{4}$ Time. Naar nu dertil kommer Op- hold paa Mellemstationerne og paa Krydsningsstationerne, som ikke er ganske ubetydeligt, og endelig Kjørselen fra Lommerup til Odense, ville de Herrer kunne gjøre den Regning, at man for at komme fra Faaborg til Odense vil bruge 4 Timer. Det vil altsaa med andre Ord sige, at man kan spænde for sin Bogn og kjøre fra Faaborg til Odense lige saa hurtig som med denne Bane, ja, endnu hurtigere, naar man kjørte til Kværndrup og derfra gaar med den sydfynske Bane. Dernæst vil man paa disse Baner anvende lettere Maskiner af 10—12 Tons Vægt. Disse Maskiner kunne, i alt Fald ikke paa de Stigninger, man vil tilstøde paa disse Baner af indtil 1—70, i det Højeste kun trække 4 belæssede Vogne. Nu vil jeg gjøre en Sammenligning med Odense—Svendborg Banen, idet jeg nemlig antager, at der vil udvikle sig en tilnærmelsesvis lignende Trafik paa denne Bane som paa Odense—Svendborg Banen. Det Regelmæssige er, at Løgene paa denne Bane have 8 Vogne; men jeg vil nu gaa ned til at sige, at den nye Bane ikke vil faae mere end 60 pCt. af denne Trafik, men saa antager jeg heller ikke, at der bliver mere end 3 Tog. Altsaa faar hvert Tog, som skal gaa mellem Lommerup—Assens og Lommerup—Faaborg 6, 7 maasse 8 Vogne at transportere. Det bliver da nødvendigt for at bringe disse Tog op i alt Fald fra Bjerne, hvor Stigningerne ere stærkest, nemlig 1 til 70, at anvende 2 Lokomotiver. Allerede dette vil gjøre Driften meget dyr. Men der kommer andre Omstændigheder til, som jeg ogsaa skal tillade mig at fremhæve, som endnu yderligere vil vise, hvad for en fortviolet Opgave det vil blive for Statsbanedirektøren at ordne Trafikken paa en saadan Bane. Det kan kun være Meningen, naar man sætter denne Gaffelbane i Forbindelse med Statsbanen ved Lommerup, at Løgene ogsaa skulle sættes i Forbindelse med Statsbanens Tog. Der have vi nu Morgentoget, som krydser i Lommerup Kl. $8\frac{1}{2}$. Det skal altsaa sættes i Forbindelse med Tog fra Lommerup til Assens og fra Lommerup til Faaborg; det Tog, der gaar Kl. $8\frac{1}{2}$ fra Lommerup er Kl. 12 i Faaborg, og det er Kl. 11 i Assens. Men det næste Tog paa Statsbanen, som igjen skal i Forbindelse med de to Bjer, er det Tog, der gaar herfra Kjøbenhavn Kl. 6, 40 Minuter og krydser Toget fra Sylland, der kommer her Kl. 8 Aften; det er Kl. $12\frac{1}{2}$ i Lommerup, altsaa skulle Løgene fra Assens og Faaborg være i Lommerup Kl. $12\frac{1}{4}$, og altsaa afgaa fra Faaborg Kl. 9 og fra Assens Kl. 10. Efter det, jeg nylig ansførte, vil man altsaa for at holde denne Bane i Drift og for at bringe Lo-