

gjørelsen, har faaet det bestemte Svar, at for Tiden kunde der derom ikke være Tale. Fra Statens Standpunkt er der endelig et Moment, som heller ikke maa overses; og det er, at, hvis vi anlægge denne Ringebane, føre vi al den Trafik, der kommer fra det sydvestlige Fyn, ind i den private Bane; men skjøndt jeg nu under denne Bane alt muligt Godt — og det skulde være besynderligt, om jeg ikke gjorde det! — kan jeg dog ikke negte, at naar man stiller sig paa Statens Standpunkt, og der er Tale om at faae Indtægter ud af de Udgifter og Byrder, Staten paatager sig, maa man dog tage Hensyn til, om de Fordele, Landets Baner give, komme Staten til Gode eller det private Selskab. Ved nu at anlægge Banen fra Faaborg til Lommerup, fører man al Trafikken ind paa Statsbanen, og derved — og det maa der ogsaa lægges nye Mærke til — forøger man tillige Trafikken meget betydelig paa Strækningen mellem Lommerup og Odense, en Strækning af  $1\frac{1}{2}$  Mil. — At denne Banestrækningens Rentabilitet vil forøges ved at blive Indmundingsstedet for den sydvestlige Bane i Fyn, er utvivlsomt. Det er, som sagt, de Grunde, der have foranlediget Udvalget til at foreslaa det høje Thing at vedtage Linien Lommerup-Faaborg i Stedet for Linien Ringe-Faaborg. — Dette lettere Anlægssystem, som flere ærede Talere have omtalt, tror jeg, at man forestiller sig som noget ringere, end det i Virkeligheden er. Seg kan ikke se, det vil medføre anden Forandring for Personer og det meste Guds end, at Kjørehastigheden vil blive noget ringere; men naar man tager Hensyn til de korte Strækninger, paa hvilke Trafikken sker, har det jo i Virkeligheden ikke Stort at betyde, om der kjøres 3 eller 4 Mil i Timen. En anden Sag er naturligvis Omladningspørgsmaalet, og i saa Henseende vil jeg erkjende, at Statsbanernes Vognmateriel i Reglen ikke vil kunne benyttes paa de lettere Anlæg, ikke just fordi, at jo Skinnerne meget vel kunne bære den forøgede Vægt, men væsentlig, fordi Materiellet, navnlig Vognene, ere konstruerede efter større Kurver end dem, som findes ved de lettere Anlæg; det er væsentlig Vognenes Længde, mere end deres Vægt, som gjør, at de ere vanskelige at benytte paa de lettere Spor. Men der er jo for det Første Intet til Hinder for, at Statsbanerne mellem deres Materiel meget vel kan have saadanne kortere Vogne, som kunne benyttes paa de lettere Sidebaner, saavel Guds- som Personvogne, og med Hensyn dernæst til den Omladning, som vil være nødvendig, naar Guds beforders fra den ene Bane til den anden, maa man dog for det Første erindre, at ved Alt, hvad der forjendes i Skolier, er jo en saadan Omladning ikke forbunden med nogen som helst Vanskelighed, og de sværere Varer, navnlig Kul og Tømmer, ville paa de fynnste Baner i Reglen vistnok kun blive transporterede paa Sidebanerne, idet de nemlig indføres til Havnene og

derfra gaa op i Oplandet, hvor de forbruges. Det er ikke sandsynligt, at disse sværere Varer blive transporterede fra Statsbanerne ind paa Sidebanerne. Noget Ophold er der jo altid forbundet med enhver Omladning, ogsaa for Personer, men jeg synes ikke, at vi her til Lands pleie at have knap Tid; det forekommer mig, at man finder sig ganske overordentlig godt i at vente et Øieblik paa en Station, medens man stifter fra en Bane over paa en anden. Det er kun med Hensyn til Guds i hele Vognladninger og navnlig med Hensyn til det sværere Guds, at Omladningen vil medføre nogen Ulempe, men lige overfor den staa de større Beføstninger ved det modsatte System, og jeg vil hensille til de ærede Fynboere, at selv om de ikke skulle blive fuldt tilfredsstillende ved det nye System med Omladningen og den mindre Kjørehastighed, vil det dog maaste være en Veingelse for, at de overhoved faae nogen Bane, at man bringer Omladningerne og Bidragene fra Kommunerne ned til den her foreslaaede Sum, thi jeg tror, at det ogsaa i Fyn kan være forbundet med ikke saa ringe Vanskelighed at faae tilveiebragt en saadan Overenskomst mellem Amtsraadsrådsrede og Kommuner, som vil være nødvendig for at faae Banen anlagt, men for hvert Tusinde Kroner, man lægger til i det Bidrag, som skal ydes, vil denne Vanskelighed ganske vist blive større. Seg tror heller ikke, at den Frygt, som man har for Mangel paa Indbegning, i Virkeligheden er begrundet. Naar der kjøres med en Hastighed af 3 Mil i Timen, gaar det jo ikke saa hurtigt; der er langt større Sikkerhed her end ved almindelig Vognkjørelse. Den Kudst, der kjører en Damphest, har sin Hest ganske anderledes i sin Magt end den Kudst, der kjører et Par fubenede Heste, og han kan ganske anderledes stole paa sit Kjøretøi end denne. Men vi ere endnu lidt uvante med Jernbaner og med Anvendelsen af Dampkraft i det Hele; den er endnu i sin Barndom. Den Tid vil imidlertid komme, da vi ere lige saa fortrolige med en Dampstøvs Lyd som med Hestens Hovslag. Seg tror nu iøvrigt, der er slet mange Ulykker ved disse Hegn, thi de ere ikke stærke nok til at forhindre Kreaturerne i at løbe ud paa Banen, og naar de først ere komne derud, tjene Hegnene kun til at affrække dem fra at komme ind igjen paa Marken, naar Lokomotivet forfølger dem. Et Forslag, som blev antydet af et æret Medlem, taltaler mig ganske vist meget, nemlig det, at man skulde tilstede de Egne, som ønske at betale det Mere, som den kostbarere Anlægsmaade medfører, at faae Anlægget udført paa denne kostbarere Maade, og at navnlig Fynboerne, desom de ikke finde sig tilfredse med de tarvelige Stationsbygninger, kunne faae dem bedre udførte ved at tilbyde at betale det Mere, de koste. Dette Forslag taltaler mig, men jeg tror virkelig ikke, det vil have nogen praktisk Betydning, thi jeg er