

billig Forbindelse mellem Statsbanen og Ålsens By, er det derimod tvivlsomt, om Oplandet ad denne Vej vilde blive betjent paa sydvestgjørende Maade. Den overveiende Del af Oplandet befinder sig nemlig Øst for Ålsens, og det vil derfor være af Betydning, at Banen erholder en mere sydlig og østlig Beliggenhed, saaledes at navnlig Partiet mellem Flemløse, Dærup og Rjøng inddrages i Jernbaneforbindelsen. I saa Henseende har formentlig de senere ved Amtsraadets Foranstaltning foretagne Undersøgelser truffet heldigere Valg af Retningslinien, ligesom ogsaa Lommerup Station som det sydvestligste Punkt paa Statsbanen synes at frembyde sig som det naturlige Udgangspunkt for en Ålsens Bane, saafremt ikke andre Hensyn overveiende maatte tale derimod.

I teknisk Henseende vides der imidlertid intet Besentligt at erindre imod den af Amtsraadet foreslaaede Retningslinie, og den er derfor i sine Hovedtræk fulgt ved Udarbejdelsen af det nærværende Projekt, saaledes at der kun er foretaget mindre Forlægninger, hvor dertil er fundet Anledning, paa samme Tid som Banens Længdeprofil er revideret og korrigeret. Paa Oversigtskortene er Retningen angivet med en rød Linie, og det vil deraf ses, at Banen er ført i sydlig Retning Vest om Lommerup By gennem Naarup og Glansbjerg, Syd om Dærup og Kirke-Søby, Nord om Sønderby, Syd og Vest om Ålsens By ind til de mellem Byen og Havnen beliggende aadne Madsler, hvor Banegaarden vil kunne finde en heldig Beliggenhed for Forbindelsen med begge.

Banens Længde udgjør 3.52 Mil. Foruden Endestationen ved Ålsens er der paaregnet Anlæg af 3 Landstationer. Foreningsstationen ved Lommerup vil det være nødvendigt at udvide og forsyne med de til Stationering af Lokomotiver fornødne Bygninger og Indretninger. Til de Arbejder, som ville udføres paa Statsbanen i Anledning af Ålsens-Banens Tilslutning, er der i Overslaget under Stationsanlægene paaregnet et Beløb af 90,000 Kroner.

Ifølge det medfølgende Overslag udgjør Beløstningen ved selve Anlægget . . . 1,280,100 Kr. eller pr. Mil Bane . . . . . 363,700 Kr.

Foruden denne Udgift maa der endvidere paaregnes Udgifter til Grunderhvervelser og til Anskaffelse af Driftsmateriel, der henholdsvis anslaaes til 250,000 Kr. og til 246,400 Kr.

Føres disse Beløb til Anlægsudgiften, bliver den samlede Udgift . . . . . 1,776,500 Kr. altsaa pr. Mil Bane . . . . . 504,700 —

#### b. Sidebanen Faaborg — Ringe.

Som Udgangspunkt for en Sidebane til Faaborg fra Densse—Svendborg Banen vil der formentlig kun kunne være Spørgsmaal om Sta-

tionerne ved Ringe og Kværndrup, som ved deres lokale Betydning i Forbindelse med deres Beliggenhed omtrent midt inellem Odense og Svendborg særlig egne sig for Tilslutningen. For Kværndrups Bedkommende vilde imidlertid faa mere sydlig Beliggenhed medføre, at kun en mindre Del af Oplandet kunde drage Nytte af Banen, ligesom ogsaa Terræforholdene i Nærheden af Kværndrup vilde stille sig ugunstigere for Anlægget end ved Balget af Ringe Station. Det skjønnes derfor ikke rettere end, at denne bør gives Fortrinnet, saaledes som det ogsaa er fket i det Projekt, der — som ovenfor anført — foreligger fra Komiteen for Tilveiebringelsen af en Bane til Faaborg.

Ifølge dette Projekt er Banen fra Ringe ført i sydvestlig Retning Syd om Espe og Haagerup, tæt Vest om Korint, Vest om Grønnderup og Peirup, Nord om Ratterød og derfra i vestlig Retning ind til Faaborg, hvor Banegaarden er projekteret ved Byens sydøstlige Ende.

I sine Hovedtræk maa Balget af denne Retningslinie vistnok tiltrædes saavel henført til Oplandets Lær som til de tekniske Forhold, og navnlig maa det bifuldes, at Banen fra Faaborg har erholdt det sterke østlige Sving over Peirup, hvorved der baade er opnaaet gunstige Forhold for Baneanlægget og en ønskelig Forbindelse med Oplandet omkring Astrup og Vester-Maby.

Paa forskellige Punkter er der imidlertid fundet Anledning til at foretage Forlægninger i den angivne Retningslinie, og dette gælder særlig paa Strækningen nærmest ved Ringe, der formentlig bør gives en nordligere Beliggenhed for at betjene Oplandet henad Hillerslev og Øster-Hæsinge. I en Skrivelse fra Komiteen til Indvigningsministeriet af 7de Januar s. A. er dette Forhold fremdraget og en Linie anbefalet, som fra Ringe fører over Bantinge, Hillerslev og Arreflow Mølle. Medens, som ovenfor bemærket, en Forlægning i nordlig Retning vel turde være tilraadelig, synes den af Komiteen beskrevne Linie dog at medføre et for stort Offer paa Baneanlæggets Besøining, og det foreslaas derfor at indskrænke Forlægningen til — som angivet paa Oversigtskortene — at føre Banen over Højerup, hvor et Stationsanlæg formentlig passende vil kunne optage Trafikken fra den omhandlede Egn.

Ogsaa paa Strækningen nærmest Faaborg er den projekterede Retningslinie modificeret, idet Banen, istedetfor at føres over Svendborgveien, er bibeholdt Nord for denne for at undgaa en besværlig Passage langs Stranden. Der er derved tillige opnaaet en bedre Beliggenhed for Stationen, som kan føres nærmere ind til Byen og bringes i umiddelbar Forbindelse med Havnen.

Den derefter valgte endelige Retning for Banen er paa Oversigtskortene angivet med en rød Linie. Banens Længde udgjør 3.55 Mil, og der er foruden Endestationen ved Faaborg paaregnet Anlæg af 4 Landstationer. I Righed med, hvad