

megen Interesse hos de levende Mand i selve Kredsen, og der har været et Tidspunkt, da det syntes at være en afgjort Sag, at nu kunde man faae Ålsensbanen. Det turde derfor ikke være uden al Betydning at faae et Blik tilbage paa, hvorledes det har kunnet gaae til, at den Jernbane, som Alle syntes at være enige om, var noget af det Første, som man kunde tænke at faae gennemført, er skudt ud i det Uvisse. Det er ganske rigtig, som det erede Medlem for Ålsens ansøgte, at det nu er 20 Aar siden, da man først undersøgte en Linie fra den fynske Hovedbane til Ålsens. Da der i Samlingen 1859—60 blev forhandlet om den store Jernbanelov, om Anlægget af den fynske og jydsk Hovedbane, havde jeg den Ære at være Medlem af Udvalget, og det var dengang paatakt og forberedt at føre den fynske Hovedbane Nord om det bakkede Terrain i Bispenbjerg Sogn, gennem hvilket man ikke troede at kunne forpaae at føre Banen af Hensyn til Terrainforholdene der. Den engelske Entreprenør Sir Morton Peto, som allerede havde faaet Tillagn om at faae Anlægget af de jydsk-fynske Baner overdraget, havde udstuffet en Linie, som gik Nord om Bispenbjerg Sogn helt op i den nordlige Kænt af Fyn. Jeg stillede Vædringsforslag om, at den fynske Bane maatte blive ført igennem den sydlige Del af Bispenbjerg Sogn gennem Dalen ved Bred, hvor den saa siden blev ført igennem. Dette Forslag blev imidlertid ikke vedtaget, men havde alligevel den Følge, at Omærksomheden var bleven henvendt derpaa, og da saakundige Mand i Fyn havde udtalt sig i samme Retning, som jeg i det Mindretalsvotum, hvormed jeg ledsagede mit Vædringsforslag, blev Regeringens Ingenieur sendt ud for at undersøge den Linie, og den befandtes da ogsaa at være saadant. Blandt de Motiver, som jeg ansøgte til Støtte for mit Vædringsforslag, foresom ogsaa dette: Hertil kommer endnu, at man ved at gaa den sydlige Retning vil gjøre det muligt i Liden at faae en Sidebane til Ålsens, der som en af Fyns bedste Handelsbyer med et stort og rigt Opland vil kunne afgive en efter Forholdene ikke ubetydelig Næring for en Jernbane. Dette frev jeg i Samlingen 1859—60, og Sommeren efter blev ganske rigtig en Vanelinie undersøgt fra et Sted paa den fynske Hovedbane til Ålsens. Senere lod Amtsrådet i Ålsens Amtsrådskreds en anden Vanelinie undersøge, fordi Amtsrådet mente, at den Linie, som Regeringens Ingenieur havde udstuffet, var for nær ved Stranden, saa at den ikke gik nok igennem Byens Opland. Det lod altsaa undersøge en Vanelinie, som gik noget sydligere ind i Kredsen og fjernede sig noget længere fra Havet, saa at den fik et større Opland, end den først udstufte Linie. Der har uafbrudt med beundringsværdig Udholdenhed været arbeidet paa at holde denne Sag i Live fra de levende Mand i Kredsen. Jeg har i den Tid,

da jeg havde den Ære at repræsentere Kredsen, ofte været med til disse Forhandlinger og har haft Leilighed til at tale med rette Bedkommende om at faae Sagen frem her i Thinget. Smidletid være Forholdene en lang Tid ikke gunstige for den Slags Baneanlæg, navnlig var der efter Krigens Stet ikke Tale om at anlægge Baner her i Landet. Da vi kunde begynde igjen, var det de store jydsk Baner, der fortrinsvis kom i Betragtning. Men da vi saa vare komne over det System, som en Tid var indført, at Kommunerne eller Egnene selv skulde bygge Banerne med Statstilskud, og man igjen var kommen ind paa det Princip, at Staten skulde bygge imod Tilskud fra Kommunerne, blev der, som det vil erindres, i Samlingen 1875—76 bevilget en Sum paa Finantsloven til Undersøgelser af, hvilke af de mange Jernbaneprojekter, som vare fremkomne til Regeringen, man først og fremmest burde udføre. Disse Undersøgelser førte da til, at Regeringen Maret efter i Samlingen 1876—77 fremsatte et Forslag om to Vanelinier eller tre, om man vil, da den ene saldt i to Stykker, nemlig Banerne fra Struer til Oddesund, fra Oddesund til Thisted og Ålsens-Banen. Det var altsaa dengang efter de foretagne Undersøgelser udfundet, at Ålsens-Banen var en af dem, som fortrinsvis burde anlægges, naar vi igjen skulde til at bygge Jernbaner her i Landet, og Forholdene syntes dengang at være saa gunstige for Ålsens-Banen som mulig. Regeringen havde grundet paa de Undersøgelser, den havde ladet foretage, skudt denne Bane frem som en af de første, der burde anlægges, og Kredsen var bleven repræsenteret ved en Mand, som hørte til det store Flertal her i Thinget. Der syntes saaledes ikke at være Fare for, at der fra nogen Side vilde blive lagt denne Bane nogen Hindring i Veien. Men ikke desto mindre kom disse Hindringer dog frem. Repræsentanten for Ålsens Kredsen blev sat ind i Jernbaneudvalget og havde saaledes al den Leilighed til at varetage sin Kredses Interesser, som paa nogen Maade kunde skænktes ham; han kom tilbage her i Thinget fra Udvalget som Medlem af det Flertal i Udvalget, der indstillede ikke at tage Ålsens Banen alene, men med et Paahæng af Faaborg Banen, og dette Forslag blev i Virkeligheden skæbnsvangert for Ålsens Banen. Der havde allerede i nogen Tid syd for Ålsenskredsen vært sig Bestræbelser for at faae Faaborg Banen sat i Forbindelse med Ålsensbanen eller egentlig for at faae begge disse Baner knyttede sammen, saa at de kunde mødes omtrent midtvejs mellem Byerne og løbe i een Linie sammen op til Hovedbanen. Man var imidlertid i Ålsenskredsen ikke tilfreds med at høre saa langt Syd paa for at komme i Forbindelse med Hovedbanen. Men det vilde endda ikke have givet Sagen det Stød, som den fik, at man forsøgte at sætte Faaborg Banen i Forbindelse med Ålsensbanen. Hvad der gjorde