

til at føre det igennem. Projektet var for øvrigt for uden af de 3 Forslagsstillere blevet støttet af en Mand, som ogsaa vejede noget paa et bestemt Omraade. Det var den daværende Repræsentant for en af de fiøbenhavnske Kredse, jeg tror, det er tredje Kreds, nemlig daværende Oberst Tvermoes, som gjorde gældende, at denne Bane vilde have en betydelig militær Værdi. Imidlertid var Slaget nu foreløbig tabt, men Faaborg tog Kampen op paa ny og førte den energisk. Den vendte gentagne Gange tilbage fra Ministeriet med Afslag paa de forskellige Forslag og Projekter, som kom frem, men i 1877 lykkedes det endelig at faa Ministeren noget mere i Tale. Da stete der imidlertid et lille Uheld: Indenrigsministeren fra 1871—72 var nemlig bleven afløst af en anden Indenrigsminister, og dermed var der indtraadt et Systemskifte, hvorved der fremkom ny Hindringer for Baneprojektet. Imidlertid havde Repræsentanten for Faaborg arbejdet meget energisk. Han havde vundet den fornødne Tilslutning til Forslaget her i Tinget, og i 1880 lykkedes det endelig at opnaa nogenlunde Overensstemmelse om Sagen, og man begyndte da øjeblikkelig paa Udskiftningen af denne Bane. Nu er jeg naaet til det Standpunkt, som jeg gerne vil bede de ærede Medlemmer om at hæfte deres Opmærksomhed ved. Vi ere nu komne til det Tidspunkt, hvor Faaborg-Ringe Banen skulde træde ud i Livet. Nu var det nemlig ikke mere Kværndrup, der skulde være Skæringspunktet paa Linien, men Ringe. Jeg maa her indstøde, at ligesom det for Nyborgs Vedkommende fra et Røbstadstandpunkt drejede sig om at faa Banen lagt saa langt mod Syd som muligt, saaledes drejede det sig for Faaborgs Vedkommende om at faa den lagt saa langt mod Nord som muligt, naturligvis for derved at kunne knibe til sig det størst mulige Opland. Men nu var Ringe en Gang fastslaaet, der var ikke mere ved den Sag at gøre. Ved den Lov, som da udkom, var der imidlertid indskudt en Sætning, som gav Nyborg bestemt Løfte om, at den senere vilde faa en Bane, og jeg vil tillade mig at gøre opmærksom paa, at den højtærede Minister i Sjor, da Sagen var til Behandling i Lands-tinget, ogsaa alvorlig fremhævede, at der var givet Nyborg et udtrykkeligt Løfte i det Forslag, som da forelaa, om en Bane fra Ringe til Nyborg. Det synes imidlertid ikke at have virket saa overmaade meget paa det høje Ting, deroppe, thi der blev foruden de mange Vanstøkeligheder, der bleve lagte Sagen i Vejen, knyttet den Betingelse dertil, at det Selskab, som havde forpagtet Banen, skulde

give 3 pCt. i Stedet for 2 pCt., skønt man ansaa det for absolut umuligt at svare denne Forpagtningsafgift, og Meningen er jo da endelig ikke, at man skal forlange af et privat Selskab, at det skal sætte Penge til for at faa Lov til at drive en privat Banestregning. Sympatierne deroppe vare altsaa for saa vidt ikke store, men at dette Løfte var givet, kunde man i ethvert Tilfælde ikke komme bort fra, og det blev hævdet med saa stor Styrke af den højtærede Indenrigsminister, at det blev anerkendt. Nu kommer jeg til et Punkt, der ganske vist ikke direkte fra Lovgivningsmagtens eller Administrationens Side kan lægges til Grund for de Krav, jeg mener, at Egnen og især Nyborg By kunde have paa at faa denne Bane, men som dog er ikke ganske uden Betydning og heller ikke uden Forbindelse med Sagen. I 1884 gik Byen nemlig med Indenrigsministeriets Sanction til at udvide Havnen; det var mellem 300,000 og 1/2 Millioner Kr., man anvendte derpaa, og derved blev Havnen muligvis Fjens bedste Havn til at besørge ikke alene den Trafik, der var i Øjeblikket, men ogsaa til at optage den Trafik, som absolut maa komme, naar Ringe-Nyborg Banen bliver fuldført, hvad kun er et Tidsspørgsmaal. Man fik Lov til at bruge sine Penge, og Byen satte sig derved ogsaa med det Formaal for Øje, at den skulde have denne Bane, i en betydelig Grad. Det er et Punkt, der ikke direkte vedkommer Sagen, men jeg tillader mig dog at fremføre det, thi det gør Byens Stilling endnu vanskeligere og viser, hvorledes den har døjet en ikke ringe Tilfidsættelse paa disse Omraader, nemlig hele Jærnbaneudviklingen paa Fyn, men da Staten afløste Havneafgiften for Nyborgs og Korsørs Vedkommende, fik Nyborg kun 5,000 Kr., medens Korsør fik mellem 10 og 12,000 Kr., skønt Fortælleren i Trafikken ikke den Gang var saa stor, at den kunde berettigede noget saadant. Jeg fremfører dette for at vise, at Byen har lidt en saa haard Medfart, at der er al Grund til, naar der er Mulighed derfor, at søge at komme den til Hjælp. Da der nu blev Udset til at faa denne Stump Bane bhaaget, hvad der altsaa egentlig var givet et Slaags Løfte om i Loven af 1880 om Faaborg-Ringe Banen, var det klart, at de andre Byer paa Fyn — det kan man ikke fortænte dem i — søgte at faa Baner. Svendborg saa, at det gik godt med Forbindelsen med Odense, og man satte sig øjeblikkelig derfra i Forbindelse med Nyborg, for at opnaa en Bane til selve Nyborg. Det skulde være en privat Bane, ikke en Statsbane. Jeg fortænter ikke Svendborg i, at den gjorde