

Dobbeltspor paa Fyen kan med andre Ord ikke undgaas ved det af Mindretallet anbefalede Anlæg, men højst udskydes nogle faa Aar.

Hertil kommer, at ikke alene Hensynet til den gennemgaaende Færdsel, men ogsaa Hensynet til den lige saa store og stærkt stigende Lokaltrafik paa den nuværende Linie med dens talrige og store Stationsbyer gør et saadant Anlæg nødvendigt. Der kan ikke være nogen Tvivl om, at den stadig stigende Lokaltrafik vil medføre, at Dobbeltsporet vil blive en betydelig forøget Indtægt, og desuden ville Driftsudgifterne ved Dobbeltsporet blive langt mindre end Udgifterne ved Driften af to enkeltsporede Statsbaner.

Naar Dobbeltsporet Nyborg—Strib fremtræder med en forholdsvis stor Anlægs-sum, hidrører dette væsentlig fra, at Overslaget indbefatter betydelige Summer til Stationsudvidelser, der ikke længere kunne undværes og kun ere blevne udskidte af Hensyn til Planen om Dobbeltsporanlægget.

Flertallet underkender ikke det Krav, som den nordvestlige Del af Fyen har paa at faa en ny Bane, men mener, at dette billigst og simplest og paa en Maade, der langt bedre rammer Egnens Tarv, fyldestgøres ved en ny Privatbane, som denne Egn meget vel baade kan bære og forrente. Forslag herom vil findes fremsat nedenfor.

Et *Mindretal* (S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) bemærker følgende: Vi erkende, at den stærkt stigende Færdsel, særlig for Godstrafikkens Vedkommende, har til Følge, at den nuværende Statsbane gennem Fyen ikke længere kan magte Opgaven. En Forandring her vil derfor være absolut fornøden. Denne kan ske, *enten* ved at gøre den nuværende Bane dobbeltsporet i hele dens Længde, *eller* ved at indskrænke Dobbeltsporet til Strækningerne *Nyborg—Odense* og *Middelfart—Strib* samt anlægge en enkeltsporet Statsbane (med samtidig Ekspropriation til Dobbeltspor) *fra Odense gennem Nordfyen over Sønderø til Middelfart*. Vi foretrække den sidste Udvej, fordi den er den bedste for Befolkningen og den mest økonomiske for Statskassen, hvilket fremgaar af følgende:

1) Dobbeltsporet Odense—Middelfart kræver i Anlæg omtrent samme Udgift som den enkeltsporede Statsbane gennem Nordfyen. Dobbeltsporet koster 3,840,000 Kr., den enkeltsporede Statsbane gennem Nordfyen 3,930,000 Kr. (Heraf falder paa Statskassen 3,410,000 Kr., Resten kommunalt Tilskud). Lige overfor denne Forskel, der kun udgør 90,000 Kr., vil Stat, Kommuner og private derhos kunne spare 1,920,000 Kr. til en Privatbane Odense—Nørre Aaby, der ellers er nødvendig. Vort Forslag sparer saaledes over 1,800,000 Kr. i Anlægs-sum.

2) Banen gennem Nordfyen gaar gennem en frugtbar og godt befolket Egn, og ifølge alle foreliggende Oplysninger vil Driften af den give et betydeligt Overskud for Statskassen, hvorimod Dobbeltsporet ikke giver nogen forøget Indtægt.

3) Den nordfynske Befolkning har i mange Aar næret berettigede Ønsker om at blive bedre betjent med Baneanlæg, og disse Ønsker imødekommes bedst ved et Statsbaneanlæg.

4) Skønt et Dobbeltspor selvfølgelig kan trafikere mere end 2 enkeltsporede Baner, vil det paa den anden Side vistnok erkendes, at den af os her foreslaaede Ordning maa være tilstrækkelig for en Række af Aar. Skulde saa Fremtiden gøre yderligere Udvidelser nødvendige, saa kommer man forholdsvis let over dette ved at tage den eksproprierede Grund til Dobbeltspor i Brug for en forholdsvis mindre Bekostning.

At man derved skulde begaa nogen som helst Uret mod Egnen omkring den nuværende Banelinie, vil det være vanskeligt at forstaa. Denne Egn's Beboere kunne ikke have hverken Nytte eller Fornøjelse af at se en Del Eksprestog løbe dem forbi, hvorimod det vel kan være rimeligt, at disse Eksprestog af og til kunne genere den lokale Trafik.

Hvis ikke den af os her foreslaaede Ordning kan trænge igennem, saa er det en Selvfølge, at Flertallets Forslag om en Privatbane gennem Nordfyen maa være nødvendigt. Men vi finde Anledning til at bemærke, at det ikke vil være rigtig at lade denne udgaa fra Odense, idet den paa den første Strækning næsten helt op mod Sønderø vil komme til at løbe saa temmelig parallelt med Odense—Bogense Banen. Vi anbefale derfor, at Privatbanen kommer til at udgaa fra et Punkt paa den sidstnævnte Bane. Derved undgaar man at skabe unødige Konkurrence og sparer en Del Anlægs-kapital.