

## Bilag II.

### Andragende fra Middelfært Byraad af 26. Oktober 1906.

Ifølge den nu foreliggende Betænkning fra Kommissionen angaaende Anlæg af ny Jernbaner, har et Mindretal af Kommissionens Medlemmer ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningerne Nyborg—Odense og Middelfært—Strib stillet Forslag om en enkeltsporet Statsbane fra Odense gennem Nordfyn over Sønder sø til Middelfært, medens Kommissionens Flertal ved Siden af et Dobbeltspor paa Statsbanestrækningen Nyborg—Strib har anbefalet en privat Jernbane fra Odense eller et Punkt paa Nordfynske Bane over Sønder sø til Nørre-Aaby.

For saa vidt ikke det høje Ministerium maatte bifalde det fornævnte Mindretalsforslag, og Spørgsmaalet om den fornævnte Privatbane tra Odense eller Nordfynske Bane derved maatte bortfalde, maa Byraadet paa det mest indtrængende andrage om, at det nævnte Flertalsforslag kun bifaldes af det høje Ministerium med den Ændring, at den paatænkte Jernbane faar Endepunkt i Middelfært, og om, at der i hvert Fald ikke bifaldes nogen ny Bane med Endepunkt i Nørre-Aaby eller andetsteds i Nærheden af Middelfært.

Idet man i øvrigt henviser til det i Aftryk vedlagte Fællesandragende, som er indgivet eller i den nærmeste Fremtid vil blive indgivet til Ministeriet af delegerede for Middelfært og Bogense Byraad og for 8 forskellige Sogneraad paa de paagældende Kommuners Vegne, skal man særlig for Middelfærts Vedkommende tillade sig at anføre:

Da den fynske Statsbane i sin Tid blev anlagt, blev Middelfært, skønt Byen fra Arilds Tid havde været Overfartssted mellem Jylland og Fyn, tilsidesat ved Valget af Banens Endepunkt, og blev saaledes berøvet de rige Udviklingsmuligheder, som vilde have været til Stede, hvis Byens gamle Stilling som Overfartssted var bleven bevaret, og samtidig led Købstaden ved de ny opstaaende Stationsbyer stor Skade paa sin Landhandel.

Byen har herefter søgt at udvikle sig som Havneby, og har i de sidste Aar med stor Bekostning ladet anlægge en ny Havn med 24 Fod Vand, vel egnet baade for Import og Eksport i større Stil. Paa Grundlag af Havnen har der da ogsaa i Byen udviklet sig store Fabriksvirksomheder med ca. 450 Arbejdere og betydelige Handelsforretninger med Import af Landbrugets Nødvendighedsartikler, navnlig Kul og Foderstoffer.

Byens Befolkning er under denne Udvikling stegen stærkt i Tal (i det sidste Femaar, afset fra Sindssygeanstalten, ca. 20 pCt.), og med sine ca. 5,200 Indbyggere er Byen nu et godt Afsætningssted for Omegnens Produkter.

Udviklingen af de økonomiske Ofre, som den har medført, har imidlertid paa draget Byen stor Gæld (ca. 530,000 Kr. for Kommunens Vedkommede og ca. 280,000 Kr. for Havnens Vedkommende) og en betydelig Skattebyrde (efter sidste Ligning 9 pCt., og saavel Gælden som Skattebyrden maa paaregnes ogsaa fremtidig at ville stige).

Naar der nu er Spørgsmaal om Anlægget af en ny Jernbane, som paa en Strækning af flere Mil fører gennem Byens Opland og gennem den Landjurisdiktion, som har Tingsted i Byen, er det formentlig et Retfærdighedskrav, at Købstaden ikke atter tilsidesættes ved Bestemmelsen af Banens Endepunkt, men i saa vidt Omfang som mulig faar direkte Jernbaneforbindelse med Oplandet og Jurisdiktionen, og dette Krav har formentlig saa meget større Vægt, fordi det, som i Fælles-Andragendet nærmere paavist, falder sammen med de Interesser og Ønsker, som Landbefolkningen har langs den allerstørste Del af Banelinien.

Men dernæst maa man stærkt fremhæve, at man anser det for en Velfærdssag for Middelfært, at der ikke, ved at Banen faar Endepunkt i Nørre-Aaby, skabes en konkurrerende By i Købstadens umiddelbare Nærhed.

Nørre-Aaby ligger mindre end  $1\frac{1}{2}$  Mil fra Middelfært og hører for Tiden under Købstadens Læbælte, men det maa jo forudses, at den Beskyttelse, som Lovgivningen hidtil har ydet Købstæderne i saa Henseende, i en nær Fremtid vil bortfalde.