

XLVI.

Forflag til Lov

om en Forandring i Lov om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget af 10de Marts 1861 § 2.

Den i Lov af 10de Marts 1861 § 2 Littr. a og b indeholdte Bestemmelse, at den syenske Jernbane fra Odense skal føres til Middelfart og sættes i Forbindelse med den jydsk Jern-

bane ved en Sidebane fra Snoghøi forandres derhen, at den fra Odense føres til Strib, og at den nævnte Sidebane bortfalder.

Motiver til foranstaaende Lovudkast.

I Loven af 10de Marts 1861 § 2 er det bestemt, at den syenske Jernbane skal gaae fra Nyborg over Odense til Middelfart, og sættes i Forbindelse med den jydsk Jernbane fra Vandrup over Kolbing og Fredericia og videre Nord paa ved en Sidebane til Snoghøi, hvoraf Følgen altsaa vil være, at de tre Hovedlinier i Danmark, den østlige, den nordlige og den sydlige, forenes sig paa Taarup Mark mellem Kolbing, Snoghøi og Fredericia. Paa Rigsdagen, hvor den jydsk Banes Retning har været Gjenstand for mangeaarige Forhandlinger og stærke Meningsmodsatninger, har den syenske Linie, der ligesom følger Hovedrouten, ikke været underkastet nogen egentlig Drøftelse, og det synes ogsaa at man ved Affattelsen af Regjeringsforslaget er gaaet ud fra, som fra en given Ting, at det rette Overgangspunkt over Lillebelt maatte være det ældgamle Færgested mellem Middelfart og Snoghøi, hvorved Retningen i det Hele vilde være afgjort. Strax efterat det imidlertid ved Loven var bestemt, hvad der længe havde været tvivlsomt, at Hovedbanen paa Fast-

landet skulde føres til Fredericia, reistes det Spørgsmaal, om det i saa Fald ikke vilde være rettest, ogsaa at lede Dbanen lige til dette Punkt, som ogsaa i strategisk Henseende danner Nøglen for Dernes Forbindelse med Fastlandet. Dette Spørgsmaal har derefter været Gjenstand for udførlige Undersøgelser og Forhandlinger, hvis Resultater nu foreligge.

Af disse Undersøgelser fremgaaer det, at for Overfarten over Beltet Linien mellem Middelfart og Snoghøi, som er omtrent 1,000 Fod kortere end den mellem Strib og Fredericia, har noget gunstigere Strømforshold, end den sidstnævnte, idet saavel det mere directe Løb af Hovedstrømmen som Retningen af Bagstrømningerne gjør det lettere at benytte disse Strømningers Hjælp til at beseire Hindringerne for Overfarten. Dette er for Ro- og Seilbaade unægtelig et Fortrin, om end Forskjellen mellem de to Linier i saa Henseende ikke er stor; men for Dampfærger, hvorom der ved en Jernbaneforbindelse naturligvis ene kan være Tale, er det lidet vigtigt, da det ikke kan være disses Opgave ved at liste sig uden om Strømmen