steder, Oplagspladse, m. v., som dertil udkræves, og det umiddelbart ved Siden af en heldigt beliggende Havn, hvorigjennem Banen tilsøes vil kunne staae i Forbindelse med de Steder, hvorfra den skal have sin Forsyning f. Ex. med Kul. For Banedriften er det tillige af Vigtighed, at et saadant større Etablissement ligger i en rummelig By, hvor dens Personale kan finde Bolig og hvad der ellers hører til dets Ophold, og den selv mange Ressourcer, som en saadan Bedrift hverken kan undvære eller uden uforholdsmæssig Besvær og Udgift kan forskaffe sig selv. Alle disse Goder ville uden nogen mærkelig Tilvæxt i Anlægs- eller Driftsomkostninger kunne opnaaes ogsaa for den fyenske Banes Vedkommende, naar denne fra Fyen føres directe til Fredericia, som da vil blive det Knudepunkt, hvor Togene fra Kjøbenhavn, Aalborg, Holstebro og Altona vilde kunne træffe sammen, og Udvexlingen af Personer og Gods finde Sted til videre Befordring paa hver af disse Linier. Der kan saaledes formeentlig ikke være nogen Tvivl om, at for den fremtidige Forvaltning af et velordnet dansk Jernbanesystem er Fredericia det Sted, hvor de tre Hovedlinier med størst Fordeel kunne forenes, og hvor de ville finde de bedste Betingelser for en simpel, hensigtsmæssig og øconomisk Drift. Det behøver ikke at tilføies at ligesom Postvæsenets Interesse i saa Henseende falder sammen med Jernbanens, (hvorfor ogsaa dette har anbefalet Forslagets Iværksættelse) saaledes gjælder det samme om Publicums Interesse, og det hvad enten man her nærmest tænker paa de Reisende eller paa Godstransporten, eller paa den Nytte, en betydelig Deel af Jyllands Handelsomsætning gjennem Jernbanen vil kunne drage af den Havn, der næst Aarhuus er den eneste i Jylland, som er tilgængelig — og det saagodtsom til alle Aarstider — ogsaa for større Skibe, og som kan modtage enhver Udvikling, Fremtiden maatte kræve.

Det kan saaledes kun have været Forestillingen om en tvingende Nødvendighed, som kan have fremkaldt den Bestemmelse, at lægge det Centralpunkt, hvor de tre Banelinier skulle forenes, hen paa den vildene Mark, omtrent 1 Miil fra Fredericia og dens Havn. For Jernbaneanlæget vil Udførelsen af dette Project udkræve Oprettelsen af en Station ved Snoghøi, som maa kunne rumme et ikke ubetydeligt Apparat, hvis derfra skal udgaae et nyt Tog, og af en Sidebane derfra til Taarup, i en Længde af 8000 Alen, over et Terrain, hvortil Opstigningen frembyder saa store Vanskeligheder, at det Project, som ligger til Grund for Loven og den derefter afsluttede Contract — efter hvad der alt dengang var forudsat — vil behøve en omhyggelig Revision og rimeligviis en Omarbeidelse. Hertil kommer endelig Anlæget af Stationen paa Taarup Mark, som, naar den skal være Knudepunktet for det hele danske Jernbanesystem, maa være af stort Omfang og forsynet med et betydeligt Materiel og Personale. Vilde man, for at undgaae Ulemperne af en saa afsides Beliggenhed, ligefuldt gjøre Fredericia til Hovedstation, da vilde deraf følge, at Toget fra Kjøbenhavn og Øerne, som kunde have naaet Fredericia i den samme Tid og med den samme Bekostning, som udkræves for at komme til Snoghøi, derfra maatte føres først mod Vest til Taarup, og derfra mod Øst til Fredericia, for atter at bringes fra Fredericia tilbage til Taarup, forsaavidt det skal syd paa. Denne Forudsætning er saa urimelig, at den kun behøver at nævnes for at dens Utilstædelighed maa blive indlysende, og det kan derfor ikke undgaaes at gjøre selve Taarup til Omvexlingsstedet. I saa Fald vil det Kjøbenhavn—Altonaske Tog vel erholde en Veiforkortelse af 7500 Alen (Odense—Middelfart—Snoghøi—Taarup, istedetfor Odense—Strib—Fredericia—Taarup), hvis Fordeel dog vil tabes derved at det maa gjøre to længere Ophold i en Afstand fra hinanden af ikke fulde 3/4 Miil (i Snoghøi og i Taarup), istedetfor kun eet i Fredericia. Men da vil paa den anden Side Forbindelsen mellem Jylland og Øerne forlænges med 16000 Alen, idet Banen for at naae Fyen — istedetfor fra Fredericia at gaae lige over til Strib — først maa