

gjøre en Omvei over Taarup og Snoghøi til Middelfart. Hvis der altsaa virkelig vandtes noget ved Forkortelsen af 7500 Alen paa Veien mellem Kjøbenhavn og Hamborg, vilde dette kjøbes ved en Forlængelse af mere end den dobbelte Længde paa Veien mellem Kjøbenhavn og Jylland, og Offeret vilde bringes netop paa den Side, hvor dertil er mindst Anledning. En af Hovedgrundene for at føre baade den sydlige og nordlige Linie til Fredericia var jo netop den Erkjendelse, at Nødsfærdighed og Klogskab fordre, ikke at stille Jyllands Forbindelse med Nerne og Hovedstaden under ugunstigere Forhold, end dets Forbindelse med Holsteen og Hamborg. Man indsaae, at det baade i politisk og i commercial Henseende var af største Vigtighed, at lette Forbindelsen og derved styrke Sammenholdet mellem Rigets i geographisk Henseende saa adspalttede Dele. Det kan derfor ikke være forstandigt at besvære Færdigheden mellem Jylland og Kjøbenhavn med en aldeles umotiveret Omvei for at forkaste Farten mellem Kjøbenhavn og Hamborg en Veiforkortelse, der ikke engang er halv saa stor, som hiin Forlængelse, og hvis Fordeel med Hensyn til Tidssparelse forspildes ved de derved uundgaelige Ophold.

Foruden Vigtigheden af ved Valget af Jernbanelinierne at tage Hensyn til den store Indflydelse, som de i Tidernes Løb kunne faae paa Interessernes Retning, blev der for Gjennemgangen gennem Fredericia endnu lagt særlig Vægt paa denne Stads Betydning som Fæstning. Det fortjener derfor at tilføies, at ogsaa dette Hensyn taler for at føre Banen directe ind i Fredericia; thi kun ved at gjøre Fæstningen til Knudepunktet i det hele Jernbanesystem, vil den tilfulde sættes istand til at beherske og at beskytte Banen — til at benytte den til Landets Forsvar og til at gjøre den unyttig for Fjenden. Dette gjælder, hvad enten man kun tænker paa selve Fæstningens Forsvar (dens Forsyning med Proviant og Krigsmateriel, Garnisonens regelmæssige Afsløsning o. s. v.), eller paa dens Benyttelse som Brohoved for offensive Bevægelser mod en i Halvøen indtrængt Fjende, hvortil store og hurtige Troppeconcen-

treringer ere Betingelse. I begge Henseender beroer Fæstningens Betydning og dens Styrke væsentligen paa dens Forbindelse med Fyen, og saalænge som muligt at beskytte denne Forbindelse er et af Formaalene for de i den senere Tid anlagte Udenværker. Om det end under en fortsat Beleiring omsider kan blive nødvendigt at forlægge Færgernes Udgangspunct paa Fyens Side fra Strib til den Østen, derfor liggende Baaring Vig, saa vilde ligesuldt alle i Fredericia for Transporten trufne Foranstaltninger beholde deres Nytte, saalænge Fæstningen er i vor Besiddelse, og Anlægget af en Sidebane til Baaring, hvorom der da kan blive Spørgsmaal for at bevare Jernbaneforbindelsen med Fæstningen, vil blive kortere og lettere fra Veilby (paa Striblinien), end fra Clausunde. Derimod er det klart, at Benyttelsen af Jernbanen over Snoghøi og Taarup vil være afbrudt fra det Øieblik, Fæstningen er endog kun cerneret. Det sees saaledes, at Jernbanens Benyttelse til Fordeel for Landets Forsvar understøtter, hvad dens Hovedformaal — at lette den fredelige Samfærdighed — fordrer, nemlig at Fredericia bliver Nøglen ogsaa for Jernbanesystemet, saa at den store Hovedaare fra Kjøbenhavn til Fastlandet føres over Strib derhen, for derfra at forgrene sig i den nordlige Linie op i Jylland og den sydlige ned til Slesvig, Holsteen og Udlandet.

Denne Ordning af Forholdene er af saa stor Betydning for vort Jernbanesystems Fremtid, at den formeentlig burde gennemføres, selv om dette kun kunde skee med betydelige Pengeopoffrelser. Det vil imidlertid af de Beregninger, som findes blandt Sagens Bilag, sees, at Linien fra Clausunde over Middelfart, Snoghøi og Taarup i Anlæg vil koste . . . . . 470,346 Rd.  
Linien fra Clausunde til Strib . . . . .  
derimod kun . . . . . 287,922 —

altsaa medføre en Besparelse af 182,424 Rd. hvorved endnu skal bemærkes, at det Beløb, hvormed i denne Beregning Stationen ved Taarup er opført, uden al Tvivl vil befindes aldeles utilstrækkeligt, naar den skal være Knude-