

Fordele, som en By frembyder, men først og fremmest den Fordeel, at Banen kommer til at ligge umiddelbart ved en Havn, der kan modtage hvilken som helst Udvidelse og som er den eneste Havn foruden Aarhus, der er tilgængelig for større Skibe. Der vil dernæst ved den foreslåede Forandring spares i Anlægs kapital 182,000 Rd., idet Banegaarden ved Strib kommer til at træde istedetfor Banegaarden ved Middelfart; men der spares en Banegaard ved Snoghøi og en ved Taarup; thi naar dette Punkt ikke bliver Andet end et Gjennemgangspunkt, saa behøves der ikkun en Holdeplads, ligesom der vil spares hele Sidebanen mellem Snoghøi og Taarup. Endvidere vil der efter de Undersøgelser, der ere anstillede, spares i Driftsomkostninger mindst 24,000 Rd., det vil altsaa være Renten af mindst 600,000 Rd. Man vil altsaa faae en Besparelse af omtrent 800,000 Rd. for at spare 16,000 Alen i hele Forbindelsen mellem Sjælland og Nerne, og derved undgaae den urimelige Zigzag, som ellers vilde fremkomme, og man vil tillige faae et simpelt og klart Jernbanestystem istedetfor det nuværende, der forudsætter høist indviklede og uheldige Omveglingsforhold og en Sidebane, hvis Drift altid er meget kostbar. Det Eneste, der altsaa kunde være Spørgsmaal om, er, om Overfarten over Lillebelt vilde være fordeeltigere ved Middelfart end ved Strib. Af de Oplysninger, der ere meddeelte, vil det sees, at dette paa ingen Maade er Tilfældet. Det kan være, at Farvandet er lidt længere aabent ligeoverfor Kongebroen, men Middelfart Havn og hele Skjærbekbugten er den Deel af Lillebelt, som tidligst fryser til eller lukkes af Drivis. At lægge Jernbanen hen til Kongebroen vil, da der er steile Skrænter umiddelbart ved dybt Vand, i ethvert Tilfælde være en overordentlig kostbar Sag. Dette har iøvrigt ikke været under Dmtale, men med Hensyn til Sisforholdene er Linien fra den nordlige Odde af Strib Bynt og til den sydlige Odde af Kastelspynten fordeeltigere end ved Middelfart, og for hele Sommertransporten reducerer Spørgsmaalet sig dertil, at Linien er tusinde Alen længere, hvilket naturligvis for Dampfærger er en aldeles ligegyldig Sag. Naturforholdene mellem Strib og Kastelspynten ved

Fredericia ere altsaa, for ikke at sige formeget, i ethvert Fald ligesaa fordeeltig som imellem Middelfart og Snoghøi. Det Renomme, Middelfart har som Overfartssted, skriver sig derfra, at man der har tre Udgangspunkter, Middelfart, Kongebroen og Batterispynten. Denne Situation er meget fordeeltig for Ro- og Seilbaade, men den er naturligvis ubrugbar for en Jernbane og uden Betydning for Dampfærger, der jo ere nødvendige til en Jernbaneforbindelse. Jeg kan derfor ikke have mindste Tvivl om, at Rigsdagen vil finde det rigtigt at samle alle tre Jernbaner paa et og samme Punkt og ved Siden af en stor aaben Havn, hvorved man paa Reisen fra Kjøbenhavn til Sjælland eller omvendt kan være i Fredericia til samme Tid og for de samme Penges, som der ellers vilde gaae med for at naae Snoghøi, hvorfra man i saa Tilfælde først skulde gjøre en Omvei med to Stationer imellem, især da alle disse Fordele ikke skulde kjøbes ved Pengeopoffrelse, men tværtimod ville medføre en Besparelse af 200,000 Rd. for Anlægget og Renten af 600,000 Rd. for Driften. Jeg skal hermed tillade mig at forelægge Lovforslaget.

**Formanden:** De forelagte Lovudkast ere allerede ombeelte.

Man gif derpaa til det næste Nummer paa Dagsordenen: Første Behandling af Forslag til Lov angaaende Forandring i Lov om Søneringen af 19de Februar 1861. (Lovforslaget findes i Anhang A., Spalte 1103.)

**Gad:** Det her foreliggende Forslag hedder: Forandring i Lov om Søneringen af 19de Februar 1861. Jeg henleder Opmærksomheden herpaa, idet jeg vil beklage, at vi, efter for ganske kort Tid siden at have drøftet en Lov som denne, nu strax skulde have Forandringer i den; jeg nævner ikke dette som en absolut Grund imod det nu fremkomne Lovforslag, men jeg siger, at jeg anseer dette for mindre heldigt, navnlig ved en Lov som den om Søneringen, der ikke er meget omfattende, og med Hensyn til hvilken der har været fuld