

disse Beregninger, deels fordi de forekomme mig at være for høie, og deels fordi jeg mener, at en nøiere Undersøgelse af disse Forhold vilde føre til et bestemt og gunstigere Resultat. Jeg skal tillade mig i den Anledning at gjøre opmærksom paa, at efter Ingeniørernes eget Opgivende vilde Anlægsomkostningerne for en Linie fra Snoghøi Ost om Errisø til Fredericia udgjøre 317,000 Rb. og Linien Snoghøi-Taarup 171,000 Rb., altsaa tilsammen 488,000 Rb. Herfra gaaer imidlertid Stykket fra Fredericia til Taarup eller rettere fra Fredericia til Tanlov-Nebel, hvortil den vestlige Linie fra Snoghøi burde drages. Regner jeg nu kun 250,000 Rb. saavel for dette Stykke som for Beparelsen i Veilængden paa Fyen, saa faaer jeg dog ikke mere end 238,000 Rb. Naar jeg fremdeles regner 62,000 Rb. for de mulige Systemforandringer, der vilde følge af, at en Bane gaaer til forskjellige Steder, saa vil den hele Sum beløbe sig til 300,000 Rb., som efter min Formening er den højeste Differentssum mellem Regjeringens og Fleertallets Forslag. Jeg skal dog ikke paa Sagens nuværende Standpunkt paastaae, at min Beregning er fuldkommen rigtig, men tværtimod holde mig til, hvad de kongelige Ingeniører have formeenet, at vor Linie i Anlægsomkostninger er 360,000 Rb. dyrere end den af Regjeringen foreslaaede Linie, saa at vi altsaa faae en aarlig Meerudgift af noget over 14,000 Rb. Sammenligner man nu det andet Moment, nemlig Tidsspørgsmaalet, saa vil det af Uberegningen af de forskjellige Liniers Længde fremgaae, at den hele Different er overordentlig ubetydelig, saa at hvad der vindes paa den ene Side, vil tabes paa den anden Side. Tager man Gjennemsnitstiden efter den Beregning, som jeg har tilladt mig at opstille, og antager man, at der forbruges 2 Minuter mere ved at gaae over fra Fredericia til Strib end ved at gaae over fra Middelfart til Snoghøi, saa vil man see, at med Hensyn til Tidsspørgsmaalet falde de forskjellige Systemer omtrent sammen, hvorhos jeg dog skal bemærke, at der ved Mindretallets Bane maaskee vil vise sig en Tidforlængelse af 1 à 2 Minuter, fordi den gaaer en Omvei af 2500 Alen fra Middelfart til Strib. Gaaer man endelig over

til at bedømme Driftsomkostningerne, saa vil det sees, at naar man udregner Veilængden af de forskjellige Linier, saa vil den, eftersom Beregningerne ere mere eller mindre nøiagtige, variere mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$ Mill, og beregner jeg Driftsomkostningerne efter den sædvanlige Maalestol, saa vilde de efter vort System stille sig 4 til 5,000 Rb. højere end efter Regjeringens Forslag. Hvad Indtægterne angaaer, maa man lægge Mærke til den Omstændighed, at man kommer i direkte Forbindelse med Middelfart, som dog har 2100 Indbyggere, ligesom Middelfart med sit Opland, og dernæst at man indbrager i Jernbanenettet Oplandet i Snoghøis nærmeste Omegn. Det vilde derfor være høist besynderligt, om ikke Indtægten ved et forøget Veinet af $\frac{1}{2}$ Mill, naar det indlemmes og drives under det samme System, ikke skulde ækvalere de dermed forbundne større Driftsomkostninger. Med Hensyn til disse 3 forskellige Uoverensstemmelse bliver der altsaa kun tilbage den af de kongelige Ingeniører opgivne Forskjellighed i Anlægsomkostninger af 360,000 Rb. Nu vil jeg meget gjerne indrømme, at 360,000 Rb. ere en meget stor Sum, men paa den anden Side skal jeg dog bemærke, at naar man reducerer den, der maaskee tager sig saa overordentlig bethdelig ud, til et Rentebeløb af 14,000 Rb., saa seer det slet ikke saa overordentlig stort ud. Men dertil kommer endnu, at vi mod denne Udgift have Afstilligt at lægge i Bægtfaalen. Der er for det Første selve den bestaaende Lov. Der kan ganske vist være meget forskjellige Anstuelser om Loven af 10de Marts 1861 § 2 og om, hvorvidt man er berettiget til at forandre den eller ikke — et Spørgsmaal, som jeg skal overlade til ethvert af det ærede Things Medlemmer selv at afgjøre — kun skal jeg tillade mig at bemærke, at for mig stille de to forskjellige Spørgsmaal, den jydsk Bane og den sjeniske Bane, sig meget forskjelligt, idet det forekommer mig, at det jydsk Banespørgsmaal er et aabent, hvorimod det nuværende Banespørgsmaal er et afluttet Spørgsmaal. Jeg hører, som det ærede Thing vil vide, til Tverbanesystemets alleribrigste Forsvarere. Jeg brugte for mit Bedkommende stadig det Argument: det er ikke rigtigt uden bydende Nødvendighed