

maae erindre, at medens der i det første Tidrum virkelig har været haardere Vintre, saaledes har der i en lang Række af Aar ikke været nogen særdeles haard Vistransport, maaskee med Undtagelse af nogle enkelte Aar. Den nuværende Generation har derfor saa at sige glemt disse Besværigheder, men det er ogsaa rimeligt, idetmindste efter min Mening, at disse vanskelige Forhold i Tidens Løb ville vende tilbage. Jeg troer derfor ikke, at man bør lægge for ringe Vægt paa denne Sag, thi lad os forestille os de praktiske Følger af de forskjellige Systemer. Efter Regjeringens Forslag kjører man med Jernbanen til Strib; jeg sætter nu, at man ikke kan komme over, saa nødes man til at gaa tilbage til Middelfart, og naar man saa endelig er kommen over ved Snoghøi, saa finder man efter Regjeringens System ingen Jernbane, men maa idetmindste kjøre $\frac{3}{4}$ Mil for at komme til den nærmeste Station. Kommer man omvendt fra Sjælland og prøver forgæves paa fra Fredericia at komme over til Strib, saa nødes man til at gaa til Snoghøi, altsaa kjøre en temmelig lang Vej, inden man naaer Dverfartsstedet, og naar man saa er kommen over, træffer man atter der efter Regjeringens System ingen Jernbane. Det forekommer mig derfor, at naar vi tilhørlig veie dette Moment — lad os reducere Vistransporten saa meget vi vilde, reducere den til 9 Dage om Aaret — saa ville vi dog see, at denne Gene med ikke at kunne komme over det bedste og sikreste Dverfartssted under Vistransport — thi under almindelige Forhold kan der ikke være Spørgsmaal herom, og i saa Henseende troer jeg, at Regjeringen har fuldkommen Ret til at sige, at Forholdene om trent stille sig lige paa begge Dverfartssteder — vil være af megen Betydning. Lad os tænke os, hvilken Gene der opstaaer deraf, at man 6 Gange om Dagen, nemlig 3 Gange fra hver Side, forgæves skal forsøge paa at komme over mellem Strib og Fredericia, og jeg troer, at man, mine Herrer, ikke kan anslaae denne Gene ganske ringe. Det er en af mine vigtigste Grunde, hvorfor jeg idetmindste troer at burde tilraade Regjeringen at faae disse Forhold med Hensyn til de forskjellige Systemer nøie undersøgte. Gaae vi nu videre, saa har

jeg et tredje Moment at lægge i Vægtstaaen, der ikke forekommer mig at være ganske ubetydeligt, skjøndt jeg gjerne skal indrømme, at det maaskee ikke har den store Vægt, der lægges paa det. Det er nemlig den Omstændighed, at uagtet, ifølge hvad jeg har viist, Tidsanvendelsen stiller sig eens, saa er det dog Hovedtransporten, der vestefter bliver forsinket. Efter det af Fleertallet foreslaaede System vil nemlig den Trafik, der er bestemt til det østlige Sjælland, gaae direkte fra Snoghøi til Fredericia og videre nordøst, og den Trafik, der er bestemt at gaae vestefter til Slesvig og Sønderpaa, ligeledes den naturlige Vej direkte fra Snoghøi til Kolding, medens derimod efter Regjeringens Forslag hele den Kjøbenhavn—Altonaiske Trafik, som vel at mærke altid, navnlig saalange Postvesenet har bestaaet, er bleven betragtet som den vigtigste, hvorfor ogsaa altid de jyske Poster, som det vil være de Herrer vel bekendt, have maattet overlige i længere Tid i Kolding, inden de gik nordpaa, jeg siger, denne Trafik, som man altid har betragtet, og jeg tør sige efter den høitærede Regjeringens Mening ogsaa nu betragter som den vigtigste, idet man navnlig tænker paa ved Hjælp af Dampfærger at føre den direkte til Hamborg, den vil komme til at gaae den naturlige Vej over Strib og Fredericia. Lige som der i ethvert Fald maaskee er nogen Grund til at lægge den største Vægt paa denne Trafik, saaledes stiller den sig efter min, og jeg tør maaskee sige den største Deel af Fleertallets Mening, som den utvivlsomt vigtigste, og det er derfor beklageligt, at denne forsinkelse mest ved Regjeringens Forslag. Hertil kommer endnu et Moment, som jeg ikke troer er ganske uden Betydning, nemlig Hensynet til Middelfarts Interesser. Man kan ganske sikkert sige, at der herom kan eksistere forskjellige Meninger, men vi maae vel erindre, at Middelfart har ved Loven om end ikke erholdt nogen juridisk Berettigelse, thi det kan der naturligvis ikke være Tale om, saa dog ganske sikkert et Billighedskrav paa at sættes i Forbindelse med Jernbanen. Jeg troer, at man ved Reguleringen af alle disse store Jernbanespørgsmaal nødvendigvis bør gaae ud, ikke alene fra, hvad der er det Rigtige, men ogsaa fra, hvad der er det