

21,338 Men, hvortil der bruges 18 Minutter; efter Regjeringens Forslag 17,399 Men, hvortil der bruges 15 Minutter, og efter den af Fleertallet opstillede Plan med Veien Øst om Erritsø 21,080 Men, hvortil der anvendes noget over 17 Minutter. Det vil altsaa sees, at hele den Tidsdifference, jeg efter min Beregning faaer, kun varierer saa at sige 3 Minutter. Drager man herfra to Minutter paa Grund af den kortere Overfart mellem Middelfart og Snoghøi, vil man see, at hele Tidsforskjellen efter den Beregning, jeg har anstillet, og hvis Rigtighed jeg troer at kunne godtgjøre, saa at sige reducerer sig til eet Minut eller i det Høieste kun et Par Minutters Difference. Med Hensyn til Driftsomkostningerne er det vistnok rigtigt, at den halve Mil, som Banen bliver længere i Bygningen, nødvendig maa medføre større Driftsomkostninger; men sætte vi dem efter de almindelige Beregninger, kunne de, som jeg tidligere har bemærket, i det Høieste løbe op til 10,000 Rd., eller maaskee rettere, som jeg senere har meent, til 5 à 6,000 Rd. aarlig, der, som tidligere omtalt, ville dækkes ved den større Indtægt, der formeentlig vil erholdes efter Fleertallets System. Jeg maa derhos gjentagende gjøre opmærksom paa, at alle disse Overslag over Driftsomkostninger ere overordentlig usikre, og at man derfor kan stille Tallene omtrent, som man vil, hvorfor det ogsaa lader sig sige, at den ene Beregning er ligesaa rigtig som den anden, idet en Kapitalisering af 4000 Rd. udgjør 100,000 Rd., og at som Følge deraf den hele Beregning om store Besparelser langt fra kan tillægges den Vægt, som det synes at være stæet her i Saalen. Vi kunne derfor ikke med nogen Sikkerhed antage, at det vil blive 9 til 10 Tønder Guld, som det ærede Medlem fra Mariager (A. Hage) har sagt, at der kan bespares. Jeg skal dog bemærke, hvad der igrigt er en Selvfølge, at fordi det ældre System medfører en saa overordentlig større Udgift fremfor Regjeringens, deraf følger paa ingen Maade, at det System, som Fleertallet har fremsat, og som saavel ved Simpelt i Driften som med Hensyn til hele den øvrige Anordning har de samme Fortrin som Regjeringens Forslag, skulde paa nogen Maade være ligesaa dyrt som

den gamle Linie. Dersom jeg nu altsaa skulde tillade mig at rekapitulere disse Spørgsmaal, vil det sees, at jeg har indrømmet, at Fleertallets Forslag er 360,000 Rd. dyrere, og jeg beder erindret, at der i det Overflag, som en af de kongelige Ingeniører selv har opgivet, er indbefattet alle Udgifter ved Forandringerne ved Snoghøi. Da jeg er kommen til at berøre Snoghøi, skal jeg bemærke, at det ikke forekommer mig, at disse Opstigningsforhold ere af den Besskaffenhed, som man har meent. Det maa nemlig erindres, hvad der ogsaa vil sees af Ingeniørens Beretning, at der efter senere Undersøgelser er fundet et Terrain til horizontale Spor, der strækker sig i 2000 Fods Længde langs med Habet, og at netop Indskibningen der er heldig med Hensyn til Havnen; thi det maa erindres, at har man 2,000 Fods Længde i Banens Retning, saa har man idetmindste et temmelig godt Rum til at tage Tilløb for at overvinde Vanskelighederne ved Opstigningen fra Snoghøi, der langt fra ere saa store, som man har antaget efter den ældre Plan. Jeg skal desuden i Modsætning til Snoghøi bemærke, at Forholdene ved Strøb efter de foreliggende Planer ere vanskelige end ved Snoghøi. Vanskelighederne troer jeg altsaa man maa omtrent slaae en Streg over. Gaae vi atter over til Hovedstrøbspørgsmaalet og sammenligne de forskjellige Udgifter, navnlig efter Regjeringens Forslag, med Fleertallets Forslag, saa vil man see, at Regjeringens Forslag vistnok er betydeligt billigere end det ældre, lad os antage 900,000 Rd., men at paa den anden Side det Forslag, Fleertallet har stillet, idetmindste er 4 til 500,000 Rd. billigere end det ældre Overflag. Det er altsaa et Spørgsmaal, om man kan lægge særdeles Vægt paa den paaviste Difference af 360,000 Rd. Jeg har tilladt mig i Vægtsskaalen mod disse 360,000 Rd. at lægge for det Første Loven, som en stor Deel af Thingets Medlemmer have Forkjærlighed for; for det Andet den siffre Overfart ved Middelfart; for det Tredie Middelfarts Interesser, som jeg troer, man maa lægge Vægt paa, og for det Fjerde, hvad man vel maa erindre, at den gennemgaaende Hovedtrafik for Tiden gaaer over Middelfart og Snoghøi, og at det derfor er rigtigst, at man i