

at undgaae en Modstand, som de uden Banskkelighed kunne overvinde, ligesom for dem en Beisforlængelse af 1,000 Fod kun er af ringe Betydning. Derimod er det ved de nævnte Undersøgelser godtgjort, at Skjærbæk-Middelfartbugten er det Sted, hvor der tidligst danner sig fast Jis, som lukker Middelfarts Havn og derfra henviser Overfarten til Kongebroen, i haarde Vintre endog til den over en Fjerdingvei sydligere Batteripynt, og at Drivisen, der følger Strømmens Retning, hurtigere sammenstuvæs ved Middelfart og i Snevringen syb for samme, og saaledes i høi Grad belemler denne Deel af Farvandet. Det samme gjælder vel ogsaa om Mollebugten og den derved liggende Fredericia Havn, skjøndt endeel senere og i mindre Grad end ved Middelfart; men det gjælder næsten slet ikke om Farvandene ud for Kastelspynten og ud for Stribsodden, hvor Strømningen vanskeliggjør Dannelsen af fast Jis eller Ansamlingen af Drivis, og hvor der saaledes saa godt som altid er aabent Vand. Jisforholdene ere derfor gunstigere ved Strib, end ved Middelfart, hvorfra derfor i strenge Jisvintere Overførelsen stundom (s. Ex. i 1853) tyer hen til Strib, uagtet der ikke er nogen Havn og kun meget ufuldkomne Færgeredskaber. Det maa saaledes antages, at den gamle Forudsætning, at Middelfart skulde være det heldigste Punkt for Overgangen over Beltet, kun skyldes den Omstændighed, at denne efter de forskjellige Forhold snart har kunnet udgaae fra selve Staden snart fra Kongebroen eller — i Nødsfald — fra Batteripynten, hvilket for en Baadfart var en stor Fordeel, men for en Jernbane selvsølgelig ikke kan have nogen Nytte.

Endnu mere afgjort er det Fortrin, Linien Fredericia—Strib har derved, at begge disse Punkter frembyde udmærkede Localiteter for Anlæg af Havne; medens Forholdene ved Middelfart og Snoghøi i saa Henseende ere lidet heldige. Baade Kastelspynten og Stribsodden danne en fuldstændig Beskyttelse mod nordlige og østlige Vinde for to Bæskner med dybt Vand, der kun mod sydlige Vinde behøve et Værn, som paa Grund af den modstaaende Kysts Beliggenhed ikke udkræver stor Styrke.

Derimod maa Middelfart, hvis Havn kun er tilstrækkelig for dets ikke betydelige Skibsfart, paa Grund af de høie Bakkekrænter vest for denne søge dens Udvidelse eller en egen Færgehavn paa den modsatte Side, som er udsat for Søgangen fra Nord, Nordøst og Nordvest og baade for Fastis og Drivis — rimeligviis ogsaa for Tilsanding, medens ved Snoghøi de betydelige Dybder lægge store Hindringer iveauen for Anlægget af en hensigtsmæssig Havn i umiddelbar Forbindelse med Jernbanen.

Ministeriet maa saaledes efter de anstillede Undersøgelser (hvorom det henviser til de medfølgende Beretninger, Planer og Overlag) ansee det for givet, at de naturlige Forhold ved Strib og Fredericia ikke frembyde større Vanskelighed for Overfarten over Lillebelt, end ved Snoghøi og Middelfart, og da det tillige deraf fremgaaer, at der intet er til Hinder for at føre Jernbanen ned til den sydlige Side af Stribsodden, saa har Lovgivningsmagten fuldkommen frie Hænder til at vælge den af de tvende Linier, som af andre Grunde maatte være den hensigtsmæssigste. Dette Valg kan da formeentlig ikke være tvivlsomt.

Da den jydsk Hovedbane skal føres over Fredericia, er det af dens Beliggenhed klart, at den maa være det passende Foreningspunkt for de i nordlig og sydlig Retning gaaende Tog. Det var oprindeligen paatænkt at lægge Banegaarden paa Fæstningens Glacis, hvorfra den ved en Hestebane skulde sættes i Forbindelse med Stadens Havn; men ved de senere anstillede Undersøgelser er det godtgjort og fra alle Sider — navnlig ogsaa af Fortificationen, Ingenieurcorpset, Generalstaben og Krigsministeret — anerkjendt, at det meget godt lader sig gjøre at føre selve Banen ind i Fæstningen. Her ere Forholdene særdeles gunstige for Anlæg af en Hovedstation, da der for en forholdsmeæssig billig Udgift vil kunne erholdes et stort og beqvemt beliggende Terræn ikke blot til Banegaarden og det til Togenes Udvejling nødvendige Net af Banespor, men ogsaa til alle de Magasiner, Værk-