

tilintetgjort, men ogsaa fordi Spørgsmaalet om Forbindelsen mellem Landet og Belterne berøved faaer en anden Betydning. Jeg skal hertil sige, at jeg ikke i mindste Maade retter nogen Vebredelse imod de tidligere Undersøgelser, der efter Regjeringens Foranstaltning ere foretagne og lagte til Grund for den med Entreprenørerne afsluttede Kontrakt, thi da var Opgaven kun at sætte Jernbanen i Forbindelse med Belterne, og der var slet ikke Tale om at sætte den i en saadan Forbindelse, at selve Vaggonerne og Jernbanevegnene fra Jernbanen ved Hjælp af slike Dampfærger kunde føres over Belterne. Det er derfor klart, at den hele Plan maa underkastes en Revision. Efter den gamle Plan skal der ved Middelfart lægges en Station i en vis Afstand fra Havnen og derfra føres en Trækbane ned til selve Havnen; men det er ligesom, at den nuværende Havn er ubrugelig for Jernbane-Dampfærger, saa at der altsaa maatte anlægges en ny Havn Best for denne, naar hele Trainet skal gaae derned. De af mig til Udvalget meddeelte og af Udvalget igjen trykte Undersøgelser oplyse, paa hvilke Maader det kan skee og hvilke Udgifter det vil medføre. Det, som efter min og Ingeniørernes Mening maa gives Fortrinet, naar Middelfart ikke skal forlades, er at gaae søndenom Byen til Kongebroen, hvorved man, uden at gribe forstyrrende ind i Forholdene i Middelfart By, vil gjøre Forholdene gunstige for selve Overfarten. Det Samme gjælder om Banen ved Snoghøi. Jeg har tilladt mig strax ved denne Sags Forelæggelse — og jeg troer desuden det staaer i Motiverne — at bemærke, at dette Spørgsmaal staaer temmelig uløst hen. Nu er det ganske vist, at den Maade, hvorpaa Banen efter den gamle Plan er ført og Stationen lagt — og hvorom der er afsluttet Kontrakt — er fuldkommen hensigtsmæssig, naar man ikke tænker sig Andet, end at der kommer en Smat med nogle Passagerer, der tage Vadsækken i den ene Haand og Cigaren i den anden og gaae i Land, saa kunde man gjerne stige op ad en Trappe; men Planen er ubrugelig i det Dieblis, man vil, at det gennemgaaende Train skal føres ind i Snoghøi. Jeg har allerede ved Sagens første Behandling eller maaskee i Udvalget — jeg huffer det ikke saa nøie —

oplyst, at ved et nærmere Nibellement er man kommen til den Formening, at hvis den gamle Plan bibeholdes, saa vilde saadanne gennemgaaende Train, om ikke hver anden Gang, saa dog maaskee hver 10de Gang være ufatte for at gaae med Lokomotivet ned i Vandet, idet der paa det sidste Stykke Dei ned til Havnen er en Stigning af 1,50, som gjør, at Lokomotivet ikke kan bræmses, og omvendt, naar Toget skal gaae op fra Bøstet, vil det være nødvendigt paa Grund af Stigningen at have en stationær Dampmaskine — og man vil altsaa være under saa ugunstige Forhold som muligt. Hvis det altsaa skal være saaledes, saa bliver det ligeledes nødvendigt — jeg taler endnu om den ligefremme Udførelse af den bestaaende Lov — at foretage Forandringer paa Snoghøijsiden. Beretningen er trykt og Tegninger og Beregninger overleverede til Udvalget, og det vil af disse vise sig, at man kan komme op med et Maximum af en taalelig Stigning, dog under den mislige Omstændighed, at baade ved Kongebroen og Snoghøi vil Stigningen begynde umiddelbart fra Stationen. Enhver, der har besøgt en Jernbane, hvor der er bethdelige Stigninger, vil vide, at man, for at forstærke Farten, inden man begynder Opstigningen, tilveiebringer en bethdelig Slutningshastighed; men skal man imidlertid begynde fra Stillestaen at gaae op under vanskelige Stigningsforhold og med et nogenlunde stort Train, saa kan Lokomotivet meget ofte ikke arbejde, eller rettere sagt, Hjulene løbe kun rundt, uden at Friktionen giver den fornødne Styrke, og i et saadant Tilfælde vil ikke een stationær Maskine være tilstrækkelig, men man maa tillige have et Forspandslokomotiv. Den ærede Rigsdagsmand, som har saa mange Oplysninger at give (N. Andersen) — der er iøvrigt mange Punkter, hvor han selv kunde trænge til Oplysning, og det vilde derfor maaskee være rigtigt, om han talte i en mindre afgjørende Tone om Ting, som han med al sin Begavelse ikke kan have Kjenndskab til — den ærede Rigsdagsmand har selv oplyst os om, hvilken Betydning det har, at Jernbaneniveauet er 1,000 Fod større eller mindre. 1,000 Fod i Niveau er den Strækning, man beregner til Trainet, og naar der altsaa i det Hele kun er 1,000