

nogle mystiske Ord, som jeg for mit Vedkommende ikke forstaaer. At en Bro over et Vand, hvor der er Seilads, i Reglen være til nogen Mennepe for Skibsfarten, naar Skibene ikke kunne seile under den, er en Selvfølge. Men naar 2 Broer, den faste Bro og Pontonbroen, komme til at ligge saa nær hinanden som 2,000 Fod, bliver efter min Formening Byrden ved den ene Bro mere end fordoblet. Der staar, at Skibene maa arbejde sig op ved at krydse mod Vinden, og at, naar der er anlagt en fast Bro, skulle Skibene, naar de have passeret den ene af de to Broer, gjøre et Slag og efter Omstændighederne ankre op mellem Broene. Det er dette, der er det Mystiske; thi dersom Vinden er imod, og de maa krydse, saa kunne de ikke gjøre noget Slag paa dette Sted; skal man for Modvind gjennem en Bro, maa man lade sig buere eller varpe sig igjennem; man kan ikke krydse igjennem en Broaabning. En anden Mennepe ved den faste Bro er, at den kan ikke, saaledes som Pontonbroen muligvis vil kunne, til enhver Tid aabnes, naar et Skib nærmer sig ind mod Broen. Thi dersom et Banetog er bebudet at skulle passere, maa sandelig Broen være luffet, indtil dette Banetog er gaaet over den, og Skibet bør vente indtil denne Tid. Der er ikke Andet for Skibet at gjøre end at ankre op eller, naar man, som rimeligt er, lægger Bøier paa hver Side af Indgangen, at det fortsætt ved den ene Bøie og, om det kan, varper op til den næste Bøie og da letter og seiler hen til den næste Bro, for ogsaa at varpe gjennem denne, forsaavidt det ikke med aaben Vind kan seile igjennem. Jeg tror, at naar man ikke, saasnart den faste Bro er færdig, vil foranstalte, at Pontonbroen tages bort og maatte anbringes et andet Sted i Landet, hvor den kan være til mere Nytte, maa der fra Regjeringens Side gjøres Skridt til at lette Gjennemseilingen gjennem de to for Seiladsen meget generende Broer, f. Ex. ved at bidrage til, at der ved Privates Hjælp anbringes et mindre Dampskib til at hjælpe Skibene igjennem. Herpaa skal jeg henlede Opmærksomheden, idet jeg forøvrigt skal henholde mig til den ærede Didsfører.

Alberti: Jeg vil tillade mig at understøtte det ærede Udvalg i nogle af dets Udtalelser. Jeg anser det selvsølgelig for at være af yderste Vigtighed at lede den nordiske Handel og Befordring ad de danske Jernbaner. Jeg er enig med det ærede Udvalg i, at der vil kunne gjøres Betydeligt for at føre den nordiske Trafik og Personbefordring ad den jydsk Hovedbane, og jeg tror, at det er heldigt, at der begyndes i denne Henseende paa en nogenlunde regelmæssig Dampskibsfart mellem Frederikshavn og Gøteborg, men jeg tror ikke, at det just vil blive fra Gøteborg, at den jydsk Stambane vil faae sin Hovedsøgning Nord fra. Om saa Nar vil der være

en Jernvei færdig fra Gøteborg igjennem Halland og en anden fra Malmo direkte til Ystad, og for alle de Væer, som enten befordres Syd- værts fra Gøteborg eller nordværts til Gøteborg og videre, vil denne Vei gjennem Halland og Skaane være den korteste til Lydsland, især da Søreisen fra Ystad til Stralsund vel ikke vil være længere end den fra Gøteborg til Frederikshavn, og derhos gaa over et roligere og mere stille Færvand; men man vil dog beholde nogen Trafik fra Gøteborg, forsaavidt den søger til Hamburg. Det vil da være den naturlige Vei at gaa over Sylland, men jeg tror, at i Længden vil den jydsk Jernbane kunne faa større Søgning fra Norge end fra Sverig. Forbindelsesveien Syd paa landværts er efter min Mening langt vigtigere for Trafikken fra Norge til Frederikshavn end fra Gøteborg til Frederikshavn, navnlig under Udviklingen af Jernbanens Anlæg. Jeg vil derfor henstille til det ærede Udvalg og til den ærede Minister at overveie, om der ikke er Opfordring til, i det Mindste saasnart Broen over Limfjorden bliver færdig, at sætte en regelmæssig Dampskibsfart i Gang mellem Frederikshavn og det jydsk Norge: Christianssand, Arendal og Strækningen til Christiania. Jeg tror ikke, at det kan være nok, at man lader et privat kjøbenhavnsk Dampskib, der ikke er ret stort, en Gang om Ugen anløbe Frederikshavn for at tage paa, hvad der kan være af Jernbanegods eller Jernbanepassagerer, og føre det til Norge. Der bør ikke savnes en sand Forbindelse fra Frederikshavn til Norge, som vedblivende vil være et Hovedmarked for denne Trafik. Det er i Anledning af Møntsagen gjennem et norsk Oppositionsblad oplyst, at Norges Handel med Lydsland evaluerer aarlig ligesaa stor en Sum som Norges Handel med Sverige og Danmark. Dette er meget betydeligt, og det vil være af stor Vigtighed for vor Jernbanetrafik, om vi kunne trække blot noget af Norges Handel med Lydsland gjennem Sylland. Det er dertil, at jeg foreslaar, at Regjeringen sammen med Rigsdagen skal give Stødet. Hvor gaar nu Veien for Norges og Lydslands Handel? Ikke gjennem Fastlandet, men over Nordøen, søværts fra Bremen og Hamborg til Christiania, Christianssand, Bergen og Trondhjem ved Hjælp af Dampskibsfart. Vi skulle nu sørge for, ikke at vi komme til at befordre de tunge Udførselsartikler fra Norge, men at vi befordre Udførselsartiklerne Syd fra til Norge og noget af dets Udførsel, og dette tror jeg ikke kan opnaas, medmindre man ved offentlig Understøttelse gjør et Forsøg i den omhandlede Retning. Vi have her i Kjøbenhavn store Dampskibsarbejdere; lader os slutte Alford med nogle af disse Arbejdere om at prøve til en Begyndelse en Fart fra Frederikshavn til Norge, om ikke strax, saa naar Limfjordsbroen bliver færdig, og lader os da se, hvilket Udbytte dette vil give for vor Jernbanetrafik. — Det undrer mig, at det ærede Udvalg er saa særdeles angstelig ved at lægge