

fra dets tekniske Konsulent, og i denne Erklæring, som Udvalget har optaget i Betænkningen, siges der blandt Andet — jeg skal med den høitærede Formands Tilladelse oplæse blot nogle faa Linier deraf —: „For saadanne Skibe“ — nemlig Seilskibe —, „vil det altid medføre større Vanskelighed at skulle passere gennem en Nabning paa et bestemt Sted end for Dampskibe, og da Vanskeligheden noget forøges ved Tilstedeværelsen af den ældre Pontonbro, har det været nødvendigt at gjøre Afstanden mellem de tvende Broer saa stor, at der bliver Plads for Skibene til, naar de have passeret den ene Bro, at gjøre Slag og efter Omstændighederne at ankre op mellem Broerne og soaie rundt for Ankerne. — Dette Hensyn er i fuldt Maal taget i Betragtning ved Valget af Pladsen paa den paatænkte Fernbanebro, idet Afstanden mellem denne og Pontonbroen vil blive noget over 2,000 Fod, en Afstand, som vil være fuldkommen tilstrækkelig for Skibe af den Størrelse, som befare Limfjorden. — Ministeriet har derhos ved Teknikere under Vandbygningsvæsenet ladet anstille nøiagtige Undersøgelser om Strømforskelene paa det Sted, over hvilket Broen agtes opført, og tildels under Hensyn til Skibenes Passage gennem Broaabningen besluttet at udlægge Broen i den foreslaaede Linie saaledes at Strømmen skærer Broen i en ret Vinkel. — Man tør derfor gaa ud fra, at der ved Opsørelsen af Broen efter det foreliggende Forslag, ikke vil blive paaført Limfjordens Skibsart nogen Ulempe, som ved en saadan Brobygning kan undgaa.“

Allsaa har Regjeringens tekniske Konsulent udtalt, at naar Broen bliver bygget paa det Sted, hvor det er projekteret, nemlig 2,000 Fod fra den nuværende Pontonbro, vil det være tilstrækkeligt til, at et Seilskib kan krydse sig igennem Nabningen mellem begge Broer. Jeg er ikke Sømand, men jeg har imidlertid saa megen Kundskab til Seilads, at jeg med Sikkerhed kan paastaa, at det ikke er muligt for et Seilskib at krydse paa dette Sted, da det jo ved Krydsningen skal vinde en anden Hvide end den, Vinden fører det frem til. Det kan selvfølgelig ikke, naar Vinden er betydelig, nærme sig den Bro paa nær Afstand, henimod hvilken det føres. Der bliver allsaa kun en lille Del af Pladsen tilbage eller langfra ikke den Afstand, som er tilstrækkelig til at „gjøre noget Slag“ i, saaledes som det betegnes i Forslaget. — Den anden Antydning, der er gjort, er den, at det heller ikke er tilstrækkeligt til, at Skibene kunne gaa gennem Broen, at Broen bliver bygget saaledes, at den skærer Strømmen i en ret Vinkel, da det ofte er Tilfældet, at Strømmen gaar i een Retning og Vinden i den modsatte. Efter de Udtalelser, jeg har hørt af meget sagkundige Vandbygningsingenieurer længere tilbage i Tiden, er jeg ikke i Tvivl om, at man kan bedømme Strømforskelene, naar de gaa deres naturlige,

uhindrede Gang, men at Ingen er i Stand til at bedømme — og det have vi haft Exempler paa —, hvilken Forandring Strømforskelene ville undgaa, naar de møde Modstand ved Udbygninger. Jeg forudsætter derfor, at den Beregning, der er gjort med Hensyn til Strømforskelene, muligvis vil vise sig at være forfeilet. Udvalget i det andet Thing indførte vel den Skrivelse, det modtog fra Ministeriet, i Betænkningen, men om talte i denne ikke med et eneste Ord disse Seilforhold, lige saa lidt som Ordspøveren omtalte dem i sin Motivering. Derimod var det et andet æret Medlem i Thinget, der bragte Spørgsmaalet frem, og den høitagtede Minister fik derpaa Seilighed til at udtale sig derom. Jeg skal indrømme, at den høitagtede Ministers Udtalelser mildnede den Frygt, man ellers for en Del kunde have, idet han indrømmede, at det var urigtigt at lægge Hindringer i Veien for Søfarten, og yttrede, at han vilde bidrage Sit til, at der ikke skete nogen større Indskrænkning end nødvendig i disse Forhold. Jeg antager imidlertid ikke, at der vil blive foretaget nogen Foranstaltning i saa Henseende, inden Erfaringen har vist, hvilke Følger Opsørelsen af en fast Bro vil medføre; men, naar vi først have gennemført Anlægget, er det for sent at begynde at tænke paa, hvad der skulde være gjort, idet der da sandsynligvis ikke vil være Andet at gjøre end at lægge en Bugferdampbaad derhen for at bugser Skibene gennem de forskjellige Broer. Det er ikke min Hensigt at stille Forslag til Forandring i Lovforslaget, hvad dette Punkt angaar, idet jeg haaber, at den ærede Minister vil lade det være sig magtpaaliggende at foretage, hvad der kan foretages, for at sikre Søfarten, saa at den ikke bliver standset, men kan forsaettes, samtidigt med at Broen opføres, og jeg nærer det Haab, at den høitærede Minister ikke alene vil nøies med, hvad der er udtalt af hans tekniske Konsulenter, men ogsaa søge Oplysninger hos praktiske Folk og Folk, der særligt ere interesserede i Sagen, saasom Handelsforeninger og Skibsrederier i de ovenfor Broerne liggende Byer. Naar den ærede Minister da faar saadanne Oplysninger, hvoraf det sikkert vil fremgaa, at de Uinkuelfer, jeg her har tilladt mig at udtale, vise sig at være rigtige, vil jeg haabe, at han vil lade Staten udsføre, hvad der bør udsføres, for at Skibsarten kan nyde den Fremme, den bør nyde. Det gaar ikke an at overlade det til privat Entrepris, da man derved vil lægge Byrden for Bugseringen gennem Broerne over paa Skibsrederierne, hvis Seilskibe jo alle ere saa smaa, at de ikke kunne taale at bære den forøgede Byrde; thi de bære jo allerede Byrden nok ved at passere Løgstør Kanal. Jeg antager nemlig, at naar Staten paa den ene Side bidrager til at hindre Skibsarten, maa den paa den anden Side ogsaa bidrage til at sætte det Hæle i forsvarlig Stand.