

Jylland — at den Hovedbane, som skulde forbinde den skandinaviske Halvø med det europæiske Kontinent, ikke vil kunne faae sin fulde Virkning, naar den Hindring, som disse Sunde frembyde, ikke overvindes, og særlig for Godstrafikens Vedkommende er det bekendt, at Banerne i høi Grad maa udholde Konkurrence med Skibsfarten. Personer og Kreaturer kunne vel overføres ved de nuværende Transportmidler over Belterne uden Vanskelighed, men med Hensyn til Godstrafiken vil Om-ladningen forarsage baade Tidspilde og megen Befolning og desuden Fare for Godssets Bestandelse. For at opnaa det fulde Udbytte af de Kapitaler, som ere anbragte i Jernbanerne, er det derfor nødvendigt at søge at tilvende Banerne en stor Del af den Trafik, som nu besørjes af Skibsfarten. Men jo mere Godstrafiken forøges, desto mere vil sandelig ogsaa Persontrafikken forøges; de staa i temmelig nøie Forbindelse med hinanden. Endelig er der en Betragtning, som jeg ogsaa skal fremsætte, skjøndt den vistnok er fremsagt tiere, det er den, at med Hensyn til den hele jydsk Godstrafik kan det ikke være Udset end, at Hamborg maa faae et Forspring fremfor Kjøbenhavn, saalænge der er Hindringer for Godstrafiken mellem Jylland og Kjøbenhavn. De jydskke Jernbaner, som koncentrerer sig i Fredericia eller i Nærheden deraf, danne i Grunden en Sidebane til Hovedbanen fra Helsingør til Kjøbenhavn over Jyn til Hamborg, og de tydske Baner ville, saalænge Vanskelighederne for Godstrafiken ere tilstede, tage den større Godstrafik fremfor de danske Statsbaner. Jeg anser det derfor som overordentlig glædeligt, at der nu er Udsigt til, at denne Hindring for Jernbanernes fulde Udbytte kan overvindes, og om jeg end ikke vil erkende det for ugjørligt at bygge en Bro over Store Belt, anser jeg det dog for saa befoieligt, at der ikke kan være Tale derom, og den letteste og simpleste Maade til at føre Godset over Beltet er altsaa en Dampfærge, hvorpaa der er Jernbanespor, paa hvilke Vognene kunne føres ud og dernæst uomladede gaa videre i begge Retninger til Sjælland og Jyn. Der har været reist Tvivl, idetmindste har jeg mange Gange hørt yttret Tvivl om, hvorvidt en Dampfærge med Sikkerhed kan befare Store Belt. Det kan jo ikke negtes, at Beltoverfarten ikke altid sker under de blideste Forhold, og at der baade kan være høi Sø og meget krap Sø, som kan være besværlig nok. I den Henseende har der jo tidligere været anstillet Undersøgelser af sagkyndige Mænd om de nautiske Forhold, og jeg skal hen-vise til en Betænkning, der blev afgiven 1862 af den nuværende Direktør ved Drølgårdskystet Schönheyder, som var sendt til Skotland for at undersøge disse Forhold. Af hans Betænkning fremgaar det, at Forholdene paa Firth of Forth, hvor der er Dampfærgeforbindelse mellem Granton og Burntisland, der omtrent ligge i en Afstand af 2 Mil

eller 1½ Mil fra hinanden — der var der allerede dengang Dampfærger igang — vare efter hans og Alles Mening af langt farligere Bessaffenhed med Hensyn til høi Sø og krap Sø, end de ere i Store Belt. Føreren af en af Dampfærgerne havde tilfældigvis, forinden han blev Fører af denne Dampfærge, været 2 Aar her i Danmark, hvor han havde sørt et Skib, og han var altsaa nøie bekendt med Forholdene i vore Farvande. Han afgav den Erklæring, at Forholdene i alle Henseender vare gunstigere paa Store Belt, end de vare paa Firth of Forth med Hensyn til Driften af Dampfærger. De Dampfærger, som her ere bragte i Forslag, skulle jo bygges med de Forhold, som her ere oplyste, for Die. Det er jo Meningen, at de skulle bygges noget større end de omtalte Dampfærger i Skotland og have et noget større Dybgaende. Dybgaendet af Færgerne der er kun 6 Fod, medens det er Meningen, at Dampfærgerne her skulle have et Dybgaende af 10 Fod, Størrelsen bliver 810 Tons og Farten 11 Knob. Der vil efter de Erklæringer, der foreligge, med Dampfærger af et saadant Dybgaende, Størrelse og Bygning ikke være nogen Betænkelighed ved, som det er paatænkt, at føre 8 Jernbanevogne, der anbringes paa et Spor paa Færger, over Beltet selv i haardt Veir og høi Sø. Vognene anbringes paa Dækket, i hvilket Skimmerne blot ere nedvalde, og saaledes, at Overkanten ligger i samme Høide som Dækket. Der har andre Steder været gjort Forsøg eller udfastet Planer til at bygge Dampfærgerne saaledes, at Jernbanevognene føres ind under Dækket, og der har navnlig været konstrueret en Færge til Overfart mellem Frankrig og England saaledes, men en saadan Færge vil være af en ganske overordentlig Koftbarhed og maa være af en Størrelse, som neppe vil passe til de Forhold, til hvilke den skal bruges her, og da derhos alle sagkyndige Folk, hvortil jeg ikke selv henregner mig, ere enige om, at der ikke vil være nogen Fare ved at overføre et saadant Log paa 8 Vogne i en Færge, der har den Størrelse og Dybgaende, her er paatænkt, tror jeg, at Publikum i den Henseende kan være beroliget. Men det er jo ikke nok, at der bygges Færger, og at disse indrettes til at tage Vogne ombord, der hører ogsaa til, at der staffles Anlægsbroer, beslyttede ved Moler eller paa anden Maade, og indrettede saaledes, at Dampfærgerne kunne lægge til med Enden, og at Vognene kunne føres umiddelbart over paa Sporet, der ligger iland. I denne Henseende har der jo været nogen Tvivl om, hvor man skulde anbringe disse Dampfærgehavne og Anlægsspor. Det ligger jo nær at mene, at man der skulde søge de mest fremspringende Punkter paa Kysten, de, der nærmede sig mest til hinanden, altsaa Halkov og Knudshoved. Jeg anser det imidlertid for fuldstændig velbe-grundet, at man ikke er kommen dertil, at man