

ikke har nogen Betænkelse ved at gaa ind paa. Naar jeg kommer til Vædringsforslaget under Nr. 139, som gaar ud paa at nægte 700,000 Kr. til Indretning af nye Dampfærgehavne ved Fredericia og Strib, da staa vi der overfor et af de store Spørgsmaal, og jeg skal gaa ind paa at behandle dette Spørgsmaal en lille Smule. Jeg skal strax erkjende, at naar man nægter Nr. 139, maa man ogsaa nægte Forslagene under Nr. 148 og 155. Som den ærede Ordfører ganske rigtigt sagde, nogen Forbindelse er der imellem disse Forslag og Nr. 140, for saa vidt de Dampfærger, der nu anvendes ved Lillebelt, skulle overflyttes til Slive—Glyngøre Banen; de Forslag anser jeg for knyttede sammen. Den Motivering, der er givet for Nægtelsen af Bevillingen, er den, at Thinget ønsker Oplysning om de Undersøgelser, der have fundet Sted angaaende Anlægget af en fast Bro over Lillebelt og om de med et saadant Anlæg forbundne Omkostninger, Fordele og Bæneligheder. Det er ganske rigtigt, som den ærede Ordfører udtalte, at en foreløbig Undersøgelse har fundet Sted, og jeg anser det for ønskeligt og skal være villig til at lade denne Undersøgelse føre noget videre. Jeg kan gjerne sige Lidt om Spørgsmaalet strax, og det er det, at i og for sig vil der Intet være til Hinder for at bygge en fast Bro over Lillebelt, hvis man skulde komme til det Resultat, at det var ønskeligt og rigtigt, hvad jeg ikke tror. Denne Bro vil imidlertid ikke kunne bygges paa det nuværende Overfartssted, men maatte bygges mellem Middelfart og Snoghøi, altsaa det tidligere sædvanlige Overfartssted. Følgen deraf vilde blive, at Fredericia og Strib ophævedes som Hovedstationer, og at en ny Banestrækning maatte bygges fra Snoghøi til Taulov Station eller deromkring. Fredericia Station maatte ophøre at være Krydsningsstation for samtlige Tog Nord, Syd og Ost fra, og man kom til at krydse ved Taulov. Det vil altsaa være en Forlæggelse af den jydste Drift over mod Sjælland, og snarere en Fortættelse af den gjenemgaaende Drift Syd paa. Dette vilde være Følgen af at bygge en saadan Bro. Der har ikke været Grund til at føre Undersøgelserne for Diebliffet videre end til at konstatere, at det kan gøres, og til at konstatere, at det kun vil kunne ske med uforholdsmæssig Beføstning. Jeg skal gjerne lade den føre saa meget videre, at jeg kan opgave til næste Aar, hvor stor denne Beføstning vil blive. At lade Enkelthederne udarbejde, naar man ikke tror at kunne komme til at bruge dem — og jeg kan ikke formode, at Undersøgelsen vil føre til noget andet Resultat — vil ikke være rigtigt. Jeg

skal endnu tillade mig at bemærke, at Anlæg af den Karakter, som er foreslaaet denne Gang, ville koste vel omtrent  $3\frac{1}{2}$  Million Kroner. Derved ville vi faae en efter Forholdene tilfredsstillende Forbindelse over Lillebelt, en Forbindelse, man vistnok maa komme til, thi det vil vistnok snart vise sig, at den Fart, der gaar over Storebelt for største Delen maa fortsættes over Lillebelt, vil ikke være tilfredsstillende ved de nuværende Anlæg. Hvis man vil gaa til Anlæg af Broen, har man ikke endnu paalidelige Resultater foreløbig. Men jeg nærer aldeles ikke Frygt for at udtale, at man vil komme til 3 à 4 Gange saa store Beføstninger, altsaa en meget betydelig Sum, og det forekommer mig, at naar man fra flere Sider er noget betænkelig ved de store Krav, vil det være mindre rigtigt paa dette enkelte Punkt at komme med store Krav, naar man allerede ad den Vej, der nu er anthydet, kan komme til en meget tilfredsstillende Forbindelse i det Hele. Vædringsforslaget under Nr. 140, som handler om Etableringen af en Dampfærgeforbindelse mellem Glyngøre og Nykjøbing paa Morsø, har en vis Sammenhæng, som jeg allerede har tilladt mig at udtale, med Vædringsforslaget under Nr. 139, for saa vidt man vil bruge Færgerne. Vil man nægte Nr. 139, vil jeg finde det i sin Orden, at man ogsaa nægter Nr. 140. — Vædringsforslag under Nr. 141 gaar ud paa, at Beløbet til at tilveiebringe Anlægsmøler mellem Halskov og Knudshoved skal nægtes. Den ærede Ordfører var saa god at sige, at det var ikkun Udvalgets Flertal, som foreslog denne Nægtelse, og det glæder mig, da jeg vilde finde det rigtigt, at man gif til at bevilge Summen og erkjendte ved en Bevilling, at Foranstaltningen var rigtig. Jeg kan godt erklære, at nødvendig kan et saadant Anlæg ikke være. Det vil altid være en Skjønssag, om det skal foretages eller ikke, men jeg tror, det er heldigt at give Bevillingen; jeg anser det for at være mindre tvivlsomt, naar man har anlagt Banestrækninger paa disse Stykker til Brug under Æsforhold, da Mølerne skulle være en naturlig Tilslutning til Anlægsbroen. Jeg tror ikke, at man ved fornyet Undersøgelse kommer til et andet Forslag end dette her. Det er oplyst, hvorledes Mølerne agtes indrettede og senere kunne udvides. Men det ligger i Sagens Natur, at her er Tale om et Forhold, som først kommer til aktiv Nytte under Æsforhold. Deri ligger, at det er ekstraordinære Forhold, hvorom der er Tale, og jeg indrømmer, at her maa være et Skjøn til Stede. Den ene kan have et Skjøn og den anden et andet, men jeg tror ikke, at man kommer til et an-