

Forbindelsessporet mellem Færge-sporene og Halkfobbanens Spor vil man opnaa, at sidstnævnte Spor kan anvendes som Rangerhoved for samtlige Færge-spør; herved vil det undgaas, at Hovedsporet mellem Korsør og Svendstrup, saaledes som det hidtil ofte med Fare for Sikkerheden er stet, anvendes som Ranger-spør. Paa Planen findes med blaa stiplede Linie angivet Grænsen for de i Anledning af Anlægget af Dobbeltsporet Roskilde--Korsør eksproprierede Arealer. Ud over disse Arealer vil der til de her ommeldte Anlæg udkræves det langs Dobbeltsporene beliggende Areal, der paa Planen er begrænset af en blaat og en rødt stiplede Linie, samt et Areal langs Forbindelsessporet til Halkfobbanen, der paa Planen er begrænset af Banens nuværende med ført stiplede Linier angivne Ejendomsstrel og en uden for samme med rødt stiplede Linie.

Udgifterne ved de her foreslaaede Arbejder ville andrage 30,000 Kr. foruden det til den fornødne Arealerhvervelse medgaaende Beløb, der foreslaas afholdt af Kontoen til Erstatning for Tab og Skade ved Jærnbane- og Havneanlæg, jfr. Finanslooforslaget for Finansaaret 1898 - 99 § 27. II. B. a.

Under Henvisning til foranstaaende tillader jeg mig at anmode det ærede Udvalg om at være ulejlighet med til 3dje Behandling i Folketinget af bemeldte Forslag paa mine Vegne at stille følgende Endringsforslag:

Til § 27 II. A. a. Nyt Kr.
 „Til Udvidelse af Sporene m. v. ved Korsør Færgehal.... 30,000 Kr.“

Bardenfleth.

Fr. Mortensen.

Til Folketingets Finansudvalg.

141

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 31te Januar 1898.

Under den stadig tiltagende Trafik over Lille Bælt har det vist sig, at det ikke længere er muligt at betjene denne Trafik paa fyldestgørende Maade ved Hjælp af de nuværende Anlæg og Transportmidler. En fuldt ud tilfredsstillende Ordning af disse Forhold vil formentlig kun kunne opnaas derved, at Dampfærgeforbindelsen afløses af en fast Broforbindelse. Anlægget af en saadan Bro og de dermed i Forbindelse staaende særdeles betydelige Baneforlægninger paa begge Sider af Bæltet ville imidlertid efter Sagens Natur strække sig over en Mærrække, og det vil derfor være nødvendigt at træffe midlertidige Foranstaltninger til Afhjælpning af de til de nuværende Overfartsforhold knyttede Mangler. Til Belysning af den Trang, der allerede nu er til Stede, skal man anføre, at, efter at Færgelejerne ved Fredericia og Strib i Driftsaaret 1890—91 vare blevne dublerede, er Godstrafikken over Lille Bælt i Løbet af 5 Aar stegen fra over det dobbelte. Paa visse Tider af Døgnet er man allerede nu naaet til Grænsen for de bestaaende Anlægs Ydeevne, og navnlig har Utilstrækkeligheden af de tilstedeværende Anlæg været følelig, for saa vidt angaar Transporter af let fordærveligt Gods, der ankommer til Fredericia Nord og Vest fra og skal besørges videre med korresponderende Tog over Fyn. Til Bestribelse af Nattrafikken fra Sylland til Fyn er det saaledes nødvendigt at have 3 Færger i Tur paa en Gang over Lille Bælt, idet der nemlig, saamtidigt med, at 2 Færger, der skulle overføre Nattiltoget fra Kjøbenhavn, ligge i Færgelejerne ved Strib, maa ekspederes en 3dje Færge fra Fredericia til Strib med Skodsbogne, der skulle befordres videre over Fyn med det senere mod Vest gaaende Tog. Denne Færge, til hvis Modtagelse der i Strib ikke habes Plads disponibel, maa, som Forholdene nu ere, uden for Havnen, altsaa uden nogen som helst Dækning, afvente Udsejlingen af en af de i Strib henliggende Færger, forinden den kan løbe ind i Havnen. I sigtbart Vejr afføder dette Forhold ingen Fare, men kun en i øvrigt unødvendig Forsinkelse; men ved Vintertid, hvor Storm og Taage kan ventes, er Forholdet med