

1892 og 1895 etablerede Færgeforbindelser mellem Sjælland og Sverige. Ogsaa for Personbefordringens Vedkommende er det utvivlsomt, at den betydelige Førgøelse i det omhandlede Tidsrum for en væsentlig Del skyldes den succesfulde Etablering af Dampfærgeforbindelser og det dermed opnaaede større Maa! af Bekvemmelighed for de Rejsende. Følgen af Trafikstigningen er imidlertid bleven, at de tilstedeværende Anlæg ved Lille Bælts Overfarten ikke længer paa tilbørlig Maade kunne bestribe det rejsende Publikums og Godsforfændernes berettigede Krav, og alt tyder paa, at Ulemperne fremdeles ville tiltage, saaledes at Forholdene i en nær Fremtid ville vise sig uholdbare. I denne Henseende er det navnlig af Betydning, at næsten hele Førgøelsen for Persontraffikkens Vedkommende falder paa de gennemgaaende Jtlog, hvilket har til Følge, at de korreponderende Færger navnlig om Sommeren til Stadighed ere overskudte. Herpaa kunde der vel raades Bod ved Afsendelse af Ekstrafærger; men dette volder Tidstab og tilvejebringer en Usikkerhed med Hensyn til Togenes Præcision, som ikke lader sig forene med Kravene paa en hurtig og bekvem Personbefordring. Ogsaa for Godsbefordringens Vedkommende, navnlig for saa vidt angaar let fordærvelige Varer, er Mangelen ved de bestaaende Anlæg følelig, og man kan i saa Henseende henvise til, hvad der er anført til Begrundelse af den paa Finansloven for 1898—99 under § 27 II. A. a. 21 opførte Bevilling til Anlæg af et 3dje Dampfærgeleje ved Strib jfr. Rigsdagstidende 1897—98, Tillæg B. Sp. 1318—19.

Under disse Forhold har man anset det for nødvendigt at tage under Overvejelse, paa hvilke Maader de paapegede Ulemper kunne tænkes afhjulpne, og en Udvidelse af de bestaaende Anlæg har i saa Henseende naturlig frembudt sig som den nærmest liggende Mulighed. Et omend kun midlertidigt Skridt i denne Retning er gjort ved Anlæget af det ovennævnte 3dje Dampfærgeleje ved Strib, men at den herved opnaaede Førbædring af Forholdene kun kan blive ganske kortvarig, har man med Traffikkens stærke Stigning for Dje været sig fuldt bevidst. Man kunde derimod tænke sig Manglerne varigt afhjulpne ved Anskaffelse af større dobbeltsporede Færger og Anlæg af nye dertil svarende Havne. Bortset fra de betydelige Anlægsudgifter, som Sværfsættelsen af de nævnte Foranstaltninger vilde medføre, maa Benyttelsen af store Færger paa et saa

smalt Farvand imidlertid betragtes som en Ulempe, der i ikke ringe Grad vilde fordyre den daglige Drift, da det næppe vil kunne undgaaes, at Færgerne ofte maa løbe næsten tomme, enten fordi der i Øjeblikket kun forefindes Godsvogne til Overførsel fra den ene Side, eller fordi de korreponderende Tog kun bringe ringe Fragt. Den Tid af c. 10 Minutter, der nu medgaaer til selve Sejladsen, vilde dernæst ikke kunne formindskes, hvorimod der utvivlsomt vilde medgaa længere Tid end nu til Manøvreringen ud af og ind i Lejerne, hvortil yderligere kommer Tidstabet ved Rangeringen til Færgens Dobbeltspor. Af særlig Bigtighed er det endvidere, at en Dampfærgeforbindelse aldrig under Jsforshold vil kunne komme til at virke fuldt tilfredsstillende. Selv under den bedste Ledelse og med Opbydelse af al Energi vil det dog ikke kunne undgaaes, at der under Jsforshold maa medgaa længere Tid til Overfarterne end under normale Forhold, saa at korreponderende Personogsgforbindelser ofte ville glippe og Godsforfændelserne forsinkes, medens det netop under saadanne Forhold, hvor Lille Bælts Overfarten: er og fremdeles vil vedblive at være den eneste paalidelige Vej mellem Djerne og Sjælland, kan være af den allerstørste Betydning at vide denne Rute sikret ved alle til Raadighed staaende Midler.

Den eneste virkelig betryggende Ordning af Overfartsforholdene ved Lille Bælt bliver da Tilvejebringelsen af en fast Bro, idet man herved undgaaer de med Færgefarten forbundne Ulemper, nemlig de gentagne Omstigninger for de Rejsende, Tidstab for Godsforfændelser samt Driftsforstyrrelser under usigtbart Vejr og navnlig under Jsforshold.

Paa Grundlag af de af Overingeniøren for Statsbaneanlægene foretagne Projekteringer har man tænkt sig Brolinien draget fra et Punkt c. 2,800 Fod Vest for Kongebroen ved Middelfart vinkelret paa Strømretningen, saaledes som vist med fuldt optrukne røde Linier paa 2de Planer, som ville blive Rigsdagen tilstillede. Bæltets Bredde er paa dette Punkt 2,300 Fod og Bunden bestaar af fast Blaaler, der vil være i Stand til at bære det Tryk, som Broplanerne ville udøve paa Undergrunden. Med Hensyn til Broens Konstruktion har man ladet udarbejde 2 Sæt detaillerede Planer, nemlig dels til en Hængebro med en af Gitterdragere affstribet Rørebane, dels til en Cantilever-Bro med buet Over- og Underdel, et System, der i de senere Aar har vundet stor Udbredelse og blandt andet — i en noget modificeret