

Spørgsmaal, der i de sidste Par Aar ret jævnlig har været paa Omtale her i Tinget. Det siger sig selv, at det vil være en meget indgribende og meget kostbar Foranstaltning, men jeg for mit Vedkommende ser deri den eneste Mulighed for en virkelig og varig Forbedring af Trafikforholdene, saaledes som de efterhaanden have udviklet sig, efter at Trafikken nu for Godsets Vedkommende er bleven det 20-dobbelte af, hvad den var i 1872, da Dampfærgeforbindelsen over Lille Bælt blev aabnet, og for Persontrafikens Vedkommende det 3-dobbelte. Det vil være ærede Medlemmer bekendt, at allerede i Fjor havde vi Spørgsmaalet oppe i Forbindelse med Forslag om Anlæg af et tredje Dampfærgeleje ved Strib, et Forslag, jeg havde stillet under udtrykkeligt Forbehold af, at det skulde være en rent midlertidig Foranstaltning, og at det ikke vilde udelukke, at Spørgsmaalet om Anlæg af en fast Bro over Lille Bælt maatte rejses. Man kunde nu spørge, om der ikke er Grund til at gaa videre ad den Vej, at anlægge ny Dampfærgelejer og anskaffe flere og større Færger, men jeg tror, at det vilde være en meget uheldig og langt fra tilstrækkelig Forholdsregel. Den vilde være uheldig for Trafikken, dels fordi den ikke vilde kunne tilfredsstillende Trafikkens Stigning, og dels fordi den vilde foranledige Tidsspilde. Dernæst siger det sig selv, at jo flere Færger der kommer over Lille Bælt, og jo flere Anlægssteder de faa paa begge Sider, desto usikrere vil Sejladsen over Bæltet blive. Dertil kommer, at under Isforhold kunne vi have saa mange Færger og Dampfærgelejer det skal være, og det vil dog ikke afhjælpe den Skade, det vil forvolde, naar Trafikken helt maa standse. Det er jo en meget vanskelig Sag at gaa til Bygning af en saadan Bro. Der opstaar for det første Spørgsmaal om, hvor den skal ligge. Hvad dette angaar have Statsbane-anlæggenes Ingeniører, som have haft Sagen til Forhandling, foreløbig anset det for rettest at lægge Broen paa Fynssiden i nogen Afstand fra Kongebroen ved Middelfart, 2,800 Fod Vest for Kongebroen, vinkelret paa Strømretningen. Bæltets Bredde er paa dette Punkt 2,300 Fod, og Bunden bestaar af fast Blaaler, hvorved man antager, at Vanskeligheden ved at faa Pillerne funderede, uden stort Besvær kan overvindes. Der er udarbejdet to forskellige Brobygningsplaner. Den ene gaar ud paa at bygge en Cantilever-Bro, et System, som nu til Dags bruges andetsteds; efter den anden Plan vil det blive en Hængebro,

hvad vi tidligere have tænkt. Spørgsmaalet er imidlertid saa vigtigt og betydningsfuldt, at jeg ikke kan finde det rigtigt at træffe en Afgørelse alene paa Grundlag af to saadanne Planer. Jeg har derfor ment, at Sagen burde optages under Form af en almindelig international Konkurrence, hvorved de forskellige Muligheder for Spørgsmalets Løsning kunne komme til at foreligge. De Udgifter, hvortil dette Anlæg ganske foreløbig kalkulatorisk kan anslaaes, udgøre noget over 15 Millioner Kr., hvortil desuden maa komme de Udgifter, der vilde være nødvendige i Anledning af militære Foranstaltninger, der selvfølgelig maa gaa Haand i Haand med Anlægget af en saadan Forbindelse mellem Jylland og Fyn. De nævnte Udgifter blive imidlertid indtil videre kun eventuelle, idet det Forslag, jeg her forelægger, blot gaar ud paa at bevilge 60,000 Kr. til Afholdelse af Konkurrencen, saa at der senere vil være at træffe Bestemmelse ved Lov om selve Anlæggets Udførelse. Det er, hvad jeg foreløbig har at sige angaaende dette Spørgsmaal.

I nær Forbindelse hermed staar Anlægget af Dobbeltspor, dels paa Fyn, dels paa Jyllandssiden, foreløbig i alt Fald indtil Lunderskov. Det er jo bekendt, at Trafikkens Udvikling efterhaanden har nødvendiggjort Dublering af en stor Del af Persontrafikken over Fyn. Men det er en Selvfølge, at en fortsat Udvidelse af Toggangen paa denne Maade bliver umulig; saa længe man kun har Enkeltspor. Fordelene ved Dobbeltspor vilde jo ikke være ubekendte for dette høje Ting, i alt Fald gælder det om en stor Del af dets Medlemmer, da Spørgsmaalet herom var Genstand for ikke saa ringe Drøftelse under Behandlingen af Lovforslaget om Anlæg af Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør. Efter at dette store Anlæg er bevilget af Rigsdagen, og da det nu nærmer sig sin Udførelse, er det ganske rimeligt at gaa videre i samme Retning og nu at gaa til Anlæg af Dobbeltspor gennem Fyn. Jeg tvivler ikke om, at det Øjeblik vil komme, da man maa gaa videre og ogsaa anlægge Dobbeltspor gennem Jylland, men nogen Nødvendighed for allerede nu at gaa til det sidste, foreligger, saa vidt jeg skønner, endnu ikke, det bliver altsaa et Fremtidsspørgsmaal. Naar Dobbeltsporet kun er foreslaaet anlagt fra Nyborg til Kauslunde, den sidste Station for Middelfart, saa ligger det i, at Etableringen af en fast Bro paa et andet Sted end den, hvor Dampfærgerne nu gaa mellem Fredericia og