

dan Bro kan bygges forsvarligt, og derom kan man virkelig nære megen Tvivl. Man burde have givet os en Oversigt over de store udenlandske Broer, over deres Bygning og Anlægskapital, for at vi ved Sammenligning kunde have dannet os en Anskuelse af, hvorvidt det overhovedet er muligt paa det paagældende Sted at bygge en saadan Bro forsvarlig. Hvilken Betydning en saadan fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn vil have i strategisk Henseende, kan man vanskelig danne sig nogen Mening om. Men at det vil have nogen Betydning, kan skønnes allerede deraf, at der i Motiverne hentydes til, at der skal være militære Anlæg ved begge Ender af Broen. Hvilket Omfang disse militære Anlæg skulle have, er ogsaa et Spørgsmaal, vi gerne skulde have Klarhed over, inden vi gaa hen og bevilge Broen. Jeg har det selv samme Indtryk som den ærede sidste Taler, at Routen over Lille Bælt i de senere Aar har været forsømt fra Administrationens Side. End ikke en saaringe Foranstaltning som at dirigere Rejsestrømmen, saaledes at der ikke opkommer Trængsel mellem de fra Borde gaaende og de om Bord stigende Passagerer, har man sat i Gang. Der har ved Færgelejet i Fredericia ofte været en utaalelig og unødvendig Trængsel, navnlig om Sommeren i Ferietiden, hvor der er saa mange, der rejse. Det vilde ikke være vanskeligt for Jærnbaneledelsen at lede denne Rejsestrøm saaledes, at man undgik Trængslen. Men ogsaa paa flere andre Maader gør Routen Indtryk af at være forsømt. Man faar i det hele taget det Indtryk, at det ikke er Jærnbaneledelsen ukært, om Almenheden faar det Indtryk, at det er aldeles nødvendigt snarest mulig at faa en fast Bro over Lille Bælt. At en saadan Bro over den stridende Strøm vil komme, anser jeg for aldeles sikkert. Man kan saa skyde Spørgsmaalet ud, hvad der ogsaa kan have sin Betydning, men jeg anser det dog for rigtigt nu at gennemføre dette Forslag om de 60,000 Kr. til Konkurrenceplaner, og saa kan man jo ellers se Fremtiden an. Skulde det saa vise sig, at de forskellige Plastre, som man vil søge at lægge paa denne Skade, vilde trække, at Kalundborg Routen, Gedser Routen, den nordvestfynske og den sydvestfynske Bane vilde trække, blev Forholdet jo et andet, men det vil ganske sikkert ikke vise sig. Man vil blive ved at rejse ad den gamle Route, fordi de rejsende hellere vil blive siddende i deres lune og hyggelige Kupeer end sejle over Kattegattet eller Østersøen. Bekvemmelig-

hed synes nemlig noget nær at være vor Tids Menneskers højeste Ideal. Jeg anbefaler altsaa paa det bedste det foreliggende Forslag, navnlig dets to Punkter om Konkurrenceplaner til en fast Bro over Lille Bælt og om Dobbeltspor gennem Fyn. — Overfartsstedet fra Kongebroen ved Middelfart til Snoghøj var i Middelalderen det vigtigste af de ældgamle Overfartssteder mellem Fyn og Jylland. Det blev forsømt i den nyere Tid, og det blev paa en ubillig Maade ganske ødelagt i 1865, da den fynske Jærnbane blev aabnet med Færgefart mellem Strib og Fredericia. Men, mine Herrer, endnu staar det til at redde. Den Dag, det første Jærnbanetog kører hen over Broen over Lille Bælt, tror jeg nok, at vi paa dette Sted ere komne til den rette og tidssvarende Middelfart.

**Hammerich:** Jeg skal ikke komme ind paa de større almindelige Betragtninger, der have været fremme. Det var højst interessant, hvad der i saa Henseende blev fremsat, særlig de finansielle Betragtninger, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) fremførte. For mig staar det imidlertid saaledes, at Spørgsmaalet drejer sig om, hvorvidt vi overhovedet nu bør gaa til disse Anlæg, om de i og for sig kunne betale sig nogenlunde i Øjeblikket. Naar de kunne betale sig direkte eller indirekte, er det nemlig et mindre betydende Spørgsmaal, hvorvidt man dertil skal anvende en Del af Kassebeholdningen eller optage Laan. Der er næppe Tvivl om, at det drejer sig om saa store Beløb, at selv om man kunde afholde noget af det af Kassebeholdningen og ved Overskuddet af Statens Finanser, vil det, hvis de forskellige Foretagender, der her og ogsaa i det andet Ting ere paa Tale, skulde gennemføres i en nogenlunde nær Fremtid, utvivlsomt være nødvendigt ogsaa at tage Regres til Laan. Jeg skal imidlertid ikke dvæle ved det, men se paa Forslagene for at spørge, om de maa anses for betimelige i Øjeblikket. Der er fra forskellig Side sagt: det, der her er Tale om, er for stort. Ja, der var et æret Medlem, som sagde: vi bygge alt for mange Baner, thi vi maa jo gaa ud fra, at enhver ny Bane, vi bygge, maa tage noget af Trafikken fra de andre Baner. Dette tror jeg er et Fejlsyn paa Sagen. Der er ikke Tvivl om, at enhver ny Bane, der bygges, netop forøger Trafikken paa de andre Baner og særlig paa dem, som ere Hovedaarerne her i Landet. Det turde i det hele taget være utvivlsomt, at den Erfaring,