

Bælt, hvor det er let at etablere en Færgesart. Jeg henstiller, om det ikke var muligt at bygge denne lille Stump Bane og etablere denne Færgesart over til den anden Side, hvorved man vil faa en langt bekvemmere Vej for det Publikum, der rejser Syd paa, og for det Gods, der sendes Syd paa. Dette vilde jo i en overordentlig høj Grad lette det enkelte Spor, paa hvilket nu hele Trafikken skal føres gennem Fyn, idet Publikum selvfølgelig langt hellere vilde benytte denne kortere, bekvemmere Vej, naar det gælder om at komme til det sydlige Udland eller faa Gods sendt dertil. Nu skal man Nord paa til samme Punkt ved Lille Bælt, enten man skal mod Syd eller mod Nord. Jeg mener ikke alene, at dette vilde være hensigtsmæssigt, men ogsaa, at det vilde være meget billigere, end hvis man skulde gaa til Dobbeltsporet og den faste Bro over Lille Bælt. Den Indenrigsminister, der forelagde det paagældende store Jernbaneforslag, beregnede jo, at der til Anlægget af Dobbeltsporet blot til Kavslunde, altsaa ikke en Gang til Endepunktet, vilde behøves ca. 6 Mill. Kr., deri ikke indbefattet Udgifterne til Ekspropriation. Naar vi nu vide, hvordan der bygges ved Stationerne paa Fyn, nemlig at der ved hver eneste Station er en hel lille Købstad, og hvorledes der bygges saa tæt ned til Stationen som vel muligt, og at denne Byggelyst stadig varer ved, saa siger det sig selv, at for hvert Aar, der gaar, før vi faa denne Sag afgjort, vil Bekostningen ved Anlægget af et Dobbeltspor — hvis man skal gaa dertil — blive dyrere, ikke at tale om Forholdene ved Odense, som nu begynder at udvide sig paa den anden Side, Nord for Jernbanen, idet der der bygges mægtige Bygninger til flere Hundrede Tusinde Kroner, som det altsaa bliver nødvendigt at ekspropriere, hvis vi skulle have Dobbeltsporet gennemført og den udvidede Stationsplan, som der er paatænkt. Dertil kommer, at det Forslag, som den daværende Minister forelagde med Hensyn til Jernbanebroen, beroede paa et rent Skøn. Den daværende Minister sagde, at der var Sandsynlighed for, at Broen kunde bygges for 15—16 Mill., men han føjede udtrykkeligt til, at det beroede altsammen paa Materialets Værdi til den Tid, og det vide vi jo er ikke blevet billigere, ligesom vi vide, at Arbejdslønnen ej heller langt fra er bleven billigere siden da. Naar vi i Stedet for de 15—16 Mill. Kr. siger nogle og tyve Mill. overdrive vi næppe, og dette Beløb vil medgaa alene til Bygningen af Jernbanebroen.

Det, jeg mener, der skulde gøres for Trafikken paa Fyn var, at man benyttede den Jernbane, man har fra Nyborg til Faaborg og desuden byggede de  $\frac{3}{4}$  Mil til Bøjden, anlagde en Dampfærgesart der og forhandlede med den tyske Regering om et tilsvarende Dampfærgesart fra tysk Side, saa havde vi Routen i Orden. Hvis man dernæst gjorde, hvad der ofte har været fremhævet her i Folketinget, nemlig anvendte noget mere paa en udvidet Fart mellem Kalundborg og Aarhus, er der ingen Tvivl om, at det enkelte Spor igennem Fyn i alle Maader ville være tilstrækkeligt, og vi slap for de kolossale Udgifter, som Anlægget af Dobbeltsporet og Bygningen af den faste Bro vilde medføre. Hvor store de Udgifter, der vilde være forbundet med Bygningen af et saadant Færgesart, vilde blive, savner jeg alle Betingelser for at kunne endogsaa blot tilnærmelsesvis angive, men det sydfynske Jernbaneselskab, som har den paagældende Bane fra Nyborg til Faaborg i Forpagtning, er jeg vis paa vilde være meget tilbøjelig til at paatage sig den fulde Forrentning af det Beløb, der vilde medgaa for at sætte en Færgesart i Gang uden en eneste Øres direkte Tilskud fra Statens Side. Paa denne Maade mener jeg, havde vi en ganske anderledes bekvem Forbindelse navnlig for det Publikum, der rejste Syd paa, end vi have for Øjeblikket, idet vi sparede en Vejlængde af 12 danske Mil. Det er, hvad man med den nuværende Kørehastighed kan anslaa til et Par Timers Kørsel, saa det er ikke saa ganske lidt. Jeg mener altsaa, at det er et Spørgsmaal, der ikke saadan kan skydes ud i det blaa. Jeg mener, det er et Spørgsmaal, som man fra Jernbaneadministrationens Side bør holde et vaagent Øje med, saa at vi ret snart kunne komme til en Løsning af det. Af denne Grund mener jeg altsaa, at de betydelige Udgifter, som det er aldeles nødvendigt at anvende ved Odense til Overkørsler — Udgifter, som ville andrage enormt store Beløb — kan man ikke gaa til nu, idet man risikerer at komme til at lave det hele om, enten hvis man beslutter sig til at anlægge et Dobbeltspor og en fast Bro, eller omvendt, hvis man lader Trafikken gaa ad en anden Linie Syd paa.

Et andet Spørgsmaal, som jeg omtalte i Fjor, er for et Øjeblik siden omtalt af det ærede Medlem for Skelskør (P. Andersen). Jeg skal derfor ikke komme ind paa dette. Jeg kunde sluttelig ønske at spørge den højtærede Minister for de offentlige Arbejder, om han ikke vil tage Initiativet