

terhaanden som Antallet af rejsende stiger, og jeg skal i denne Forbindelse anføre, at der i sidste Driftsaar er befordret ca. $\frac{3}{4}$ Million betalende rejsende over Lille Bælt, hvilket er omtrent det tredobbelte af Antallet for 25 Aar siden, da Spørgsmaalet om et Broanlæg sidste Gang var fremme. For Tiden føres der daglig 34 ordinære Tog over Lille Bælt, og man er naaet til Maksimum af Anlægernes Ydeevne, naar Trafikken skal foregaa paa fyldestgørende Maade. Under Krigen var Trafikken vel en Del større end nu, men Følgerne var da ogsaa Forsinkelse og Sammenkobning af Gods i stort Omfang, der indvirkede skadeligt paa hele Landets Toggang. Disse Ulemper skyldtes dog ikke Færgeforbindelsen alene, men ogsaa de højt uheldige og stærkt indskrænkede Forhold paa Fredericia Station. Saafremt en stigende Trafik skal besørgees paa tilfredsstillende Maade, vil det sikkert blive nødvendigt at forøge Toghyppigheden betydeligt, og dette kan ikke gøres uden gennemgribende Forandringer saavel af Forbindelsen over Bæltet som af Fredericia Station, der er et af de vigtigste Knudepunkter i hele Landets Jernbanenet.

Under disse Omstændigheder staar man overfor *enten* at maatte anskaffe flere Færger og at udvide Færgehavnsanlægene paa begge Sider samt udvide og forbedre Sporordningen paa Fredericia Station med de deraf følgende Ændringer af de tilstødende Banelinier *eller* ved et Broanlæg at tilvejebringe en fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn samt at anlægge en ny Person- og Rangerstation ved Fredericia, og det maa da overvejes, hvilken af disse to Muligheder der trafikalt og økonomisk set bør foretrækkes. Med Hensyn til det første Alternativ skal jeg bemærke, at Anskaffelse af større Færger og Udvidelse af Færgehavnsanlægene vilde medføre overordentlig store Bekostninger saavel til disse Færgers Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgehavne, og det vilde med stærkt forøgede Driftsudgifter tilmed kun forbedre Overfartsforholdene i et meget begrænset Omfang, saaledes at Ydeevnen om maaske kun faa Aar atter vilde blive for ringe, hvorefter Spørgsmaalet om Rutens Forbedring paa ny maatte tages op til Løsning. Ydeevnens Grænse vil selvfølgelig naas endnu tidligere, hvis man holder sig til at anskaffe Færger af den for Tiden anvendte Type, og Udvidelsen af den nuværende Fredericia Station vil neppe hel-

ler tilvejebringe Forhold, der kan tilfredsstillende i en længere Aarrække, thi dels er den Plads, der kan indtages til en saadan Udvidelse, ret begrænset, og dels vil man vedblive at have den for Toggangen besværlige Sammenrangering efter endt Overførelse med Færgerne.

Medens saaledes en Forbedring af de nuværende Anlæg trods store Bekostninger kun vilde give en utilfredsstillende Løsning, frembyder Anlægget af en fast Jernbanebro over Bæltet samtidig med Anlæg af en ny Person- og Rangerstation i Fredericia ikke alene den eneste virkelig rationelle Løsning af dette for Jernbanedriftens tilfredsstillende Udvikling saa vigtige Spørgsmaal, men det frembyder tillige — saaledes som jeg skal søge at vise det — en i økonomisk Henseende særdeles gunstig Ordning. Et Broanlæg som det nævnte vil være af den største Betydning saavel for den gennemgaaende Trafik som for den Trafik, der foregaa mellem Landsdelene. I saa Henseende skal jeg først fremhæve den Bekvemmelighed, det vil være for de rejsende at undgaa de ubehagelige Omstigninger i Fredericia og Strib; dernæst den Besparelse i Befordringstid paa ca. $\frac{1}{2}$ Time, der kan opnaas, og endelig at man bliver fri for Afhængighed af Taage, Strøm- og Isforhold i Bæltet, hvilket undertiden giver Anledning til Forsinkelser eller endog Standsninger af Trafikken.

Den faste Forbindelses største og mest afgørende Betydning bestaar dog først og fremmest deri, at Rutens Ydeevne vil udvikles i en overordentlig Grad, naar Toggangen mellem Jylland og Fyn saavel for Persontogene som for de godsførende Togs Vedkommende kan gøres gennemgaaende. Hertil kommer, at den nye Station i Fredericia indrettes saaledes, at Togenes Rangering og Ekspedition kan foregaa hurtigt, sikkert og bekvemt, hvad der medfører yderligere Tidsbesparelse. Man vil saaledes opnaa en Ordning, der frembyder en overordentlig stor Forbedring af Forbindelsen mellem Landsdelene, samtidig med at den vil være tilstrækkelig i saa at sige en uoverskuelig Aarrække.

Udgifterne ved Broforbindelsen, og hvad dermed staar i Forbindelse, er paa Grundlag af de i 1922 gældende Priser anslaaet til ca. 32 Mill. Kr. foruden Udgifterne til Arealerhvervelser, der formentlig skønmæssigt kan ansættes til ca. 1