

træffes Afgørelse med Hensyn til Baneanlægget Middelfart—Strib og Strib Station samt Færgelejerne ved Fredericia og Strib.

Tanken om at tilvejebringe en fast Jernbaneforbindelse mellem Jylland og Fyn til Afløsning af den nuværende Dampfærgeforbindelse er jo gammel. I de sidste 40 Aar har Statsbanerne beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, og til forskellige Tider er der foretaget Undersøgelser og udarbejdet Planer. Men Spørgsmaalet er i særlig Grad traadt i Forgrunden nu, efter at Genforeningen med de sønderjydske Landsdele har fundet Sted. Forbindelsen over Lille Bælt, som den er nu, medfører ikke ringe Vanskeligheder ved Togforbindelsen mellem Landsdelene og kræver desuden Opretholdelsen af en særlig Vognpark paa Fyn. Ogsaa for de rejsende er Færgeforbindelsen over Lille Bælt til betydelig Ulempe, og navnlig bliver Ulemperne større, jo mere Trafikken vokser. Da Spørgsmaalet om en fast Broforbindelse sidst var fremme, for ca. 25 Aar siden, overførtes der ca. ¼ Million betalende rejsende over Lille Bælt. Nu er Tallet vokset til ¾ Million, altsaa til det 3-dobbelte, og der føres for Tiden daglig 34 ordinære Tog over Bæltet.

Maa jeg i denne Forbindelse oplyse med Hensyn til Trafikkens Stigning i det Aaremaal, som jeg her har nævnt, at hvis man sammenligner Rejsernes Tal for Landet som Helhed, viser det sig, at for Aaret 1897—98 var Rejsernes Tal paa Statsbanerne ca. 14½ Million, og for Aaret 1922—23, altsaa 25 Aar senere, var Rejsernes Tal forøget til ca. 30 Millioner, altsaa til over det dobbelte. Med Hensyn til Godstrafikken ligger det saaledes, at Godsbefordringen fra hele Landet paa Statsbanerne i Aaret 1897—98 omfattede ca. 2,8 Mill. Tons, medens den for 1923 omfattede ca. 7 Mill. Tons, altsaa betydeligt over det dobbelte. Tager jeg endelig Befordringen over Lille Bælt for sig, ligger Forholdet saaledes, at i 1897—98 befordredes der over Lille Bælt 194 000 Tons Gods, medens der i 1922—23 befordredes 577 000 Tons, med andre Ord over det 3-dobbelte. For Lille Bælts Vedkommende har vi altsaa ganske det samme for Persontrafikken som for Godstrafikken: Transportmængden er i de sidste 25 Aar forøget til det ca. 3-dobbelte, og med den Trafik, som vi nu regner med, maa man sige, at vi er naaet til Maksimum af Anlæggenes Ydeevne, forudsat at Trafikken skal bestrides paa fyldestgørende Maade. Vi har tidligere, i Krigens Tid, kendt til en noget større Trafik end den nuværende, men det viste sig da ogsaa tydeligt, at den laa langt

udover, hvad Anlægene kunde præstere, og Følgen blev som bekendt Forsinkelser og Sammenhobning af Gods i stort Omfang, Forhold, der virkede skadeligt paa hele Landets Toggang. Det er jo ikke ukendt, at Togene i Almindelighed paa det daværende Tidspunkt var ikke blot en halv Time, men en hel Time, ja, indtil to Timer forsinket, inden de naaede til Endestationen. Skylden for disse Ulemper maa selvfølgelig ogsaa delvis tilskrives de indskrænkede og uheldige Forhold ved Fredericia Station. Det foreliggende Forslag tilsigter bl. a. ogsaa at afhjælpe disse Forhold. Selv om der for Øjeblikket er nogen Stagnation, maa man erfaringsmæssigt regne med en jævnt stigende Trafik; det maa man ogsaa gøre for Fremtidens Vedkommende, og en saadan stigende Trafik vil, naar den skal besørges tilfredsstillende, kræve en forøget Togføring. Men til en saadan Forøgelse af Toghyppigheden er de nuværende Anlæg ikke tilstrækkelige. Der maa foretages gennemgribende Forandringer saavel af Forbindelsen over Bæltet som af Fredericia Station, hvilken sidste som bekendt er et af de allervigtigste Knudepunkter i hele Landets Jernbanenet. Man staar da overfor et Enten-Eller. Enten maa man bygge paa de nuværende Forhold, anskaffe flere Færger, udvide Færgehavnslægene paa begge Sider af Bæltet samt udvide og forbedre Sporordningen paa Fredericia Station med deraf følgende Ændringer af de tilstødende Banelinier, eller man maa forlade Færgeordningen og gaa over til et Broanlæg som fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn og i Tilslutning hertil anlægge en ny Person- og Rangerstation ved Fredericia. Hvilket af disse Alternativer man bør foretrække, det vil selvfølgelig bero paa, hvilket af dem der byder de største Fordele i trafikal og økonomisk Henseende, og jeg skal herom bemærke, at selv om man ved Anvendelse af store Bekostninger til Anskaffelse af nye Færger og Ombygning af de nuværende Havne m. m. kan forbedre Forholdene, vil en saadan Forbedring kun være af begrænset Natur, medens den vil forøge Driftsudgifterne meget betydeligt; om faa Aar vilde man maaske alligevel staa overfor den Kendsgerning, at Anlægene trods alle Forbedringer ikke kan magte Trafikken, saa man paa ny maa tage Spørgsmaalet om Forbedringer af Rutens Ydeevne op til Løsning. Men hertil kommer, at det heller ikke er muligt at tilvejebringe en Udvidelse af Fredericia Station paa dens nuværende Plads paa en saadan Maade, at der kan skaffes Forhold, der er tilfredsstillende for