

blev Borgmester i Købstaden. I Lands-tinget blev det imidlertid foreslået at dele Embedet i to, nemlig et særligt Retsbetjentembede og et Borgmesterembede. Forslaget var til anden Behandling 26de Februar, saa vidt jeg husker, til tredje Behandling 2den Marts, kom saa her over i Folketinget og til første Behandling den 7de Marts, gik saa i Udvalg, og allerede den 10de Marts kom Udvalgsbetænkningen og den 12te Marts anden Behandling. 25de Marts blev som bekendt Rigsdagen sluttet. Det var først i Folketingets Udvalgsbetænkning, at Tanken om Ophævelsen af Embedet paa Fanø og Henlæggelsen af dets Forretninger til en særlig Jurisdiktion under Esbjerg kom frem, og naar vi se hen til disse Data, er det indlysende, at der ikke var Tid for mig til selv at søge nærmere Oplysninger til Prøvelse af Lovforslagets Betydning i den her omspurgte Henseende og endnu mindre Tid til at indhente Erklæring fra de paagældende Kommuner, fra Retsbetjentene og fra Amtet. Jeg skal derfor under Henvisning til Folketingstidenden bringe i Erindring, at jeg ogsaa den Gang udtalte mig med megen Betænknelighed imod at træffe en saadan Foranstaltning. Jeg henviste til de Betragtninger, der kunde anføres i Almindelighed, dels fra et Fanøstandpunkt og dels fra et Esbjergstandpunkt, mod denne Foranstaltning, men uden at kunne bilægge det med nærmere Oplysninger. Men jeg anførte som Hovedgrund, hvorfor jeg mente at kunne gaa med dertil, at det jo efter al rimelig Beregning var ret sandsynligt, at der vilde hengaa flere Aar, inden denne Eventualitet indtraadte, idet Embedsmanden kun var 59 Aar gammel og tilsyneladende en rask og rørig Mand, og jeg fremhævede udtrykkelig, at jeg forudsatte, at den Beslutning kun var taget under Belysning af de daværende Forhold, saa at man, hvis det efter nogle Aars Forløb skulde vise sig, at Esbjerg vedblev at udvikle sig lige saa stærkt, eller andre Grunde skulde tale derfor, da paa ny vilde optage det Spørgsmaal, om man i Virkeligheden vilde gaa den Vej. Nu er imidlertid denne Eventualitet indtraadt uventet hurtigt, idet Embedsmanden døde et Par Maaneder efter. Man skulde jo nu efter Loven optage det Spørgsmaal, efter hvilke nærmere Regler man skulde forene de to Embeder under et. Men nu forekommer det mig dog, at nu er Tiden kommen til først at foretage den Undersøgelse, som man den Gang ikke havde Tid og Lejlig-

hed til, fordi man ikke kunde faa det fornødne Materiale, nemlig om det ogsaa er fornuftigt og rigtigt at ophæve dette Embede. Jeg skal nemlig oplyse, at der, efter at Embedet er blevet ledigt, er indkommet et Andragende fra Kommunerne paa Fanø om, at denne Bestemmelse maa blive tagen tilbage, og dette Andragende er ledsaget af Erklæringer fra Retsbetjentene baade paa Fanø og i Esbjerg, ligesom ogsaa af en Erklæring fra Ribe Amt. Alle disse Erklæringer gaa stærkt imod, at man skal samle denne meget store Jurisdiktion paa en Haand. Men jeg skal i øvrigt herom nærmere henvide til, hvad der findes i Motiverne. Der findes der en ret interessant Sammenligning mellem de Forretninger, som haves i Esbjerg nu i de sidste Aar, og Forholdet i Søndre Birk, før det blev delt i 3 Embeder, og der findes tillige en lille interessant Bemærkning, som viser, hvorledes Forretningerne stadig tage stærkt til i Esbjerg, idét der nemlig i det næstsidste Aar, for hvilket Oplysning haves, i Jurisdiktionen er blevet indbetalt i Statskassen mellem 59—60,000 Kr., men i det sidste Aar mellem 84—85,000 Kr. Jeg skal indskrænke mig til disse Bemærkninger og anbefale Lovforslaget til en omhyggelig, velvillig og saglig Forhandling i det høje Ting.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Jeg skal derefter give Ordet til den højtærede Indenrigsminister, for at fremsætte det i Gaar anmeldte Lovforslag.

**Indenrigsministeren (Bardenfleth):** Det Forslag, som jeg med allerhøjeste Bemyndigelse har den Ære at forelægge for det høje Ting, omhandler forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyn. Disse Foranstaltninger, som Lovforslaget saaledes gaar ud paa, ere: Afholdelse af en Konkurrence vedrørende Tilvebringelsen af en fast Bro over Lille Bælt; dernæst Tilvebringelse af Dobbeltspor paa Strækningen Nyborg—Kauslunde og de i Forbindelse hermed staaende Forandringer og Udvidelser ved Endestationerne og de mellemliggende Stationer; for det tredje Udvidelse af Esbjerg Statsbanestation, og for det fjerde Erhvervelse af de til Anlægget af en Godsbanegaard i Aarhus fornødne Arealer Vest for Byens søndre Del. Jeg skal tillade mig at sige nogle Ord om hver af disse Foranstaltninger.

Hvad for det første angaar Spørgsmaalet om Tilvebringelsen af en fast Bro over Lille Bælt, saa er det jo et

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 Persontrafikkens 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 Statsbaneanlæggenes 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 ville 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

Strib, nødvendiggør en Omregulering af de tilstødende Banestrækninger. Derfor er ogsaa foreløbig Anlægget af et Dobbeltspor indtil Lunderskov udeladt af Forslaget. Jeg skal bemærke, at det er Forudsætningen, at en Del af de mest generende Niveauoverkørsler paa Fyn skal bortfalde; og for to af disses Vedkommende gælder det, at det er forudsat, at der ydes et Tilskud af den Kommune, der kommer til at Hæste Nyttens af denne Foranstaltning.

Jeg kommer dernæst til den tredje Foranstaltning, som Lovforslaget indeholder, nemlig Udvidelsen af Esbjerg Statsbanestation. Esbjerg Station, saaledes som den for Tiden er, er i alt væsentligt saaledes, som den oprindelig var ved den jyske Vestbanes Anlæggelse. Der er ganske vist Tid efter anden foretaget forskellige Udvidelser, men disse ere ikke længer tilstrækkelige. Muligheden for at kunne gaa til en radikal Forandring i de bestaaende Forhold er først kommen, efter at man har faaet Lokomotivremisen opført paa et andet Sted, end hvor den hidtil har ligget. Som Følge deraf har man kunnet udarbejde en Plan til Stationens fuldstændige Omordning. Den gaar navnlig ud paa, at Hovedbygningen lægges fra den østre Side af Sporet til den vestre Side af Sporet, hvorved Esbjerg Købstad faar en meget bekvem Adgang til Hovedbygningen og de forskellige Etablissementer paa Stationen. Blandt andet vil der heraf ogsaa følge, at 2 Niveauoverkørsler ville blive fjernede. Her gælder det samme som med Hensyn til lignende Foranstaltninger paa Fyn nemlig, at man forudsætter, at man fra Esbjergs Side vil være villig til at paatage sig nogle af Udgifterne i den Anledning.

Den fjerde Foranstaltning, der omhandles i Lovforslaget, er Erhvervelsen af de til Anlægget af en Godsbanegaard i Aarhus fornødne Arealer. Spørgsmaalet om denne Arealerhvervelse vil være ærede Medlemmer bekendt fra det Forslag, der blev behandlet i Tinget i Fjor, og den Plan, der er lagt til Grund for Forslaget nu, er i alt væsentligt den samme, dog modificeret paa nogle enkelte Punkter. Jeg har anset det for rigtigt at bringe Forslaget frem omtrent i samme Skikkelse som i Fjor og har ikke ment, at der paa dette Tidspunkt for mig var Anledning til at tilføje en Bestemmelse, som jeg i og for sig vilde finde det paa sin Plads at tage op under Sagens Behandling her i Rigsdagen. Det er Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang man tør forudsætte, at

Aarhus Kommune vil være villig til at yde Bidrag enten til Arealerhvervelsen eller til Anlæg af den eventuelle Godsbanegaard. Saa vidt jeg ved, var man inde paa den Vej i Fjor i det Udvalg, der behandlede denne Sag, og man har jo gjort et lignende Princip gældende ved Loven om Aalborg Stations Udvidelse. Jeg vilde finde det ganske betimeligt, at dette Spørgsmaal ogsaa kom frem ved Sagens eventuelle Behandling; men, som sagt, Lovforslaget har ikke nogen udtrykkelig Bestemmelse i den Retning.

De samlede Udgifter til disse Anlæg ville, bortset fra Konkurrencen, der jo skal beløbe sig til 60,000, og Udgifterne til Erhvervelsen af Godsbanegaardsarealet i Aarhus, komme til at udgøre 6,810,000 Kr. foruden de fornødne Udgifter til Ekspropriation dels paa Fyn og dels ved Esbjerg. Det er en Selvfølge, at naar vi staa over for saa store Udgifter, vil det ikke være muligt at afholde disse af Kassebeholdningen, og Forslaget indeholder derfor en lignende Bestemmelse som den, der er optagen i Loven af 1894, om Tilvejebringelsen af de fornødne Midler gennem Statslaan. Der vil være saa meget mere Grund til en saadan Fremgangsmaade ved Tilvejebringelsen af Midlerne, som jeg haaber samtidig ogsaa i Dag at kunne fremsætte i det andet høje Ting et Forslag om forskellige Statsbaneanlæg paa Sjælland, der vil beløbe sig til endnu større Summer end dem, der her ere bragte i Forslag. Jeg tillader mig med disse korte Bemærkninger at anbefale Forslaget til det høje Ting.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Eksemplarer af de fremsatte Lovforslag ville blive omdelte.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Anden Behandling af Forslag til Lov om Stempelfrihed for Dokumenter vedrørende Arbejders Forsikring mod Ulykkestilfælde.*

(Første Behandling findes i Tidenden Sp. 2243).

Der var til denne Behandling stillet følgende Ændringsforslag:

Af Finansministeren:

1) I 1ste Stykke, Linie 5—6, ændres Ordene: „Ydelser, hvorpaa ... til den