

Ved Folketingsmanden for Hjørring Amts 3dje Valgkreds (Jungersen) er modtaget et Andragende fra en Del Fiskere i Lønstrup om Anlæg af et Fyr ved Rubjærknude i Stedet for Anbringelse af et Fyrskib.

Disse Andragender ville blive tilstillede Finansudvalget.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Valg af Formand, Viceformænd og Sekretærer for de følgende 4 Uger.*

Under Ledelse af **Første Viceformand** (J. C. Christensen) foretoges først *Valg af Formand.*

Uden Afstemning valgtes efter *Første Viceformands* Forslag **Sofus Høgsbro.**

Efter at have indtaget Formandspladsen bemærkede

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Jeg takker det høje Ting for den Tillid, det vedblivende viser mig.

Paa Formandens Forslag genvalgtes derefter til *Første Viceformand* J. C. Christensen, til *Anden Viceformand* Trier og til *Sekretærer* Bønløkke, L. Christiansen, Kvist og Lohmann.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyn.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 3083 ff.)

Sagen sattes under Forhandling.

**C. Hage:** Det foreliggende Forslag omfatter fire forskellige Ting. Det gaar ud paa Anlæg af Dobbeltspor gennem Fyn, hvilket vil koste 6 Mill. Kr.; dernæst paa at udvide Esbjerg Station, hvortil der vil medgaa 810,000 Kr.; endvidere paa: at erhverve det til Anlæg af en Godsbanegaard ved Aarhus fornødne Areal, hvortil der ikke er anslaaet nogen Sum — foreløbig

er der kun Tale om en Ekspropriation —; endelig er der det største af Forslagene, som dog foreløbig kun drejer sig om en lille Sum, nemlig 60,000 Kr. til Afholdelse af en Konkurrence, men bagved hvilken der ligger Spørgsmaalet om Opførelse af en Bro over Lille Bælt, som er beregnet til 15 à 16 Millioner. Samtidig med, at dette Lovforslag er forelagt i Folketinget, har Ministeren i Landstinget indbragt et Forslag om forskellige Statsbaneanlæg paa Sjælland, nemlig Opførelse af ny Maskinværksteder i Kjøbenhavn til et Beløb af 4,430,000 Kr., Anlæg af Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg samt Udvidelse af Hellerup og Charlottenlund Stationer, hvilket vil koste 2,650,000 Kr., dernæst Udvidelse af Korsør Station, hvortil er anslaaet 1,335,000 Kr. Fremdeles er der allerede i Efteraaret forelagt et Lovforslag om Etablering af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, hvortil er beregnet ca. 3 Millioner Kroner. Disse Forslag medføre altsaa under et umiddelbart en Udgift af ca. 18<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mill. Kr. foruden Udgifterne til Ekspropriation, som for adskillige af disse Anlægs Vedkommende kan antages at ville blive meget kostbar. I Baggrunden staar saa yderligere Godsbanegaarden i Aarhus til om trent 3 Mill. Kr. og det store Broanlæg, hvortil Udgiften endnu ikke kan beregnes med nogenlunde Sikkerhed, men som foreløbig er anslaaet til 15 à 16 Mill. Kr. Om disse i finansiell Henseende meget omfattende Forslag kan man vistnok fra et Synspunkt sige, at de ere for vidtgaende, fra et andet Synspunkt, at de ikke ere vidtgaende nok. De ere for vidtgaende, for saa vidt som de knytte en Række af Foranstaltninger sammen, som i og for sig ikke staa i nogen nødvendig Forbindelse. Idet disse forskellige Anlæg hæftes sammen og som en samlet Masse kastes ind paa en Gang, frembringe de ligesom et finansielt Choc, hvis Følge er, at Regeringen har fundet det nødvendigt at stille Forslag om at dække Udgifterne dertil gennem Statslaan. Dertil er der dog foreløbig næppe tilstrækkelig Anledning; men det er et Spørgsmaal, jeg ret straks skal komme til. Ud fra et andet Synspunkt kan man mene, at Forslagene ikke ere vidtgaende nok, nemlig for saa vidt man vil betragte dem som en Oversigt eller en Plan over de større Jærnbaneanlæg, som i en nogenlunde nær Fremtid ville staa for Døren. Hvor forskellige og hvor lidet nødvendig sammenhængende disse Foranstaltninger end i og for sig ere, have

de alle det fælles Karaktermærke, at de ikke gaa ud paa at skabe ny Trafiklinier. De tilsigte alle at udvikle og forbedre Linier, som vi allerede have. De ere Led i de Bestræbelser, jeg forleden fremhævede ved Finanslovens anden Behandling, som i de sidste 10—15 Aar have givet sig Udslag i stærke Krav om at fuldkommengøre vore Jærnbaneforbindelser saaledes, at man paa de vigtigste Linier kommer paa Højde med de Fordringer, som stilles og fyldestgøres paa store udenlandske Linier. Hvor meget vi nu end over for Udgifter af et saadant Omfang kunne ømme os, og hvor store Betæneligheder der uundgaaelig maa komme til Orde, er der dog næppe Tvivl om, at man fra alle Sider i Virkeligheden er belavet paa, at vi komme til at gaa til meget betydelige Udgifter. Hvis de Fordringer, som vi efterhaanden ere komne til at stille, skulle fyldestgøres, maa vi vide, at det vil koste mange Penge. De Ting, der her ere foreslaaede, ere kun en Del af det, der allerede nu kan forudses. Jeg behøver saaledes kun at nævne foruden Omordningen af de kjøbenhavnske Banegaardsforhold — der utvivlsomt, hvilken Løsning man end kommer til, vil blive dyr — en fast Bro mellem Sjælland og Falster som et Sidedestykke til Broen mellem Fyn og Jylland, endvidere et Krav, der snart vil komme om at føre Dobbeltspor op gennem Jylland — slet ikke at tale om ny, lokale Banelinier, der kan blive stillet Forslag om, f. Eks. i Jylland. Jeg vil, besejret af det ærede Medlem for Køge (Alberti), ogsaa nævne en Bane fra Kjøbenhavn til Køge. Det vilde vistnok være ønskeligt, om Regeringen havde kunnet give os en samlet Oversigt over alle de vigtigste Jærnbaneudgifter, der saaledes kunne anses for at være forestaaende i en ikke alt for fjern Fremtid. Over for saa store finansielle Dispositioner, som der her er Tale om, er det ønskeligt, at Rigsdagen har et fuldt Overblik over, hvad det drejer sig om, ligesom det ogsaa er ønskeligt, at Rigsdagen ikke er udelukket fra at udøve en medvirkende Indflydelse paa, i hvilken Rækkefølge disse Arbejder bringes til Udførelse.

Naar jeg vender mig til Spørgsmaalet om Midlernes Tilvejebringelse, er det klart,

at hvis vi i Løbet af en ikke alt for lang Aarrække ville bringe alle disse Anlæg til Udførelse, ere vi ikke i Stand til at gøre det uden i større eller mindre Omfang at optage Statslaan. Noget andet er, at over for de Anlæg, der umiddelbart staa for Døren, er der ingen Nødvendighed for at gøre dette, og saa længe der ikke foreligger en saadan Nødvendighed, er det utilraadeligt at gøre det. Det er utilraadeligt baade finansielt og politisk. Finansielt, fordi der ikke er Fordel ved at have Penge liggende i Statskassen samtidig med, at man maa betale højere Rente for det optagne Laan. Og at det ogsaa politisk er utilraadeligt, derom har Rigsdagen atter i Aar faaet en Paamindelse, vi ere atter blevne mindede om, at det ikke er ønskeligt at have flere Penge i Statskassen end just nødvendigt. Med Hensyn til Statens Kassebeholdning stiller Forholdet sig saaledes. Det laveste Punkt i de senere Aar naaedes samtidig med Aflutningen af den Estrupske Regeringsperiode. Den 31te Marts 1894 var Kassebeholdningen 16,137,000 Kr. I de derefter følgende 4 Aar er Kassebeholdningen efterhaanden atter stegen, saaledes at den den 31te Marts 1898 ved det sidste Statsregnskabs Aflutning naaede 29,884,000, altsaa en Fremgang i 4 Aar paa  $13\frac{3}{4}$  Mill. Kr. Dette er imidlertid den saakaldte regnskabsmæssige Kassebeholdning, og som i alt Fald alle ældre Medlemmer af dette Ting ville vide, falder dette Begreb ikke sammen med den virkelige, reelt tilstedeværende Kassebeholdning. De nævnte Beløb ere til Dels nominelle, idet der heri er medregnet forskellige Fordringer, for hvilke der ikke er Valuta. Jeg behøver saaledes kun at nævne Mellemregningen mellem Staten og vore vestindiske Kolonier. De Beløb, der saaledes maa fradrages, kunde i 1898 anslaaes til  $7\frac{3}{4}$  à 8 Millioner, medens de i 1894 vare omtrent  $6\frac{1}{4}$  Million. Der er altsaa paa dette Punkt en Tilbagegang paa godt og vel  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr., og den virkelige Fremgang i disse Aar reduceres herved til ca. 12 Millioner. Samtidig hermed have vi i de 4 Aar 1894—98 udført offentlige Arbejder til et Beløb af 39—40 Mill. Kr., medens Statsgælden er stegen med 26 Mill. Kr. Naar man afbalancerer disse forskellige Sum-

mer imod hinanden, kommer man alt-  
 saa til det Resultat, at vi i disse  
 4 Aar have kunnet udføre offentlige  
 Arbejder til et Beløb af omtrent 25 Mil-  
 lioner Kroner ud over vore løbende Ind-  
 tægter — naar man vil regne det meget  
 nøje ud, snarere noget mere end 25 Mil-  
 lioner Kr., men det er unødvendigt her at  
 gaa ind paa alle Enkeltheder. Dette er  
 jo ingenlunde daarligt. Men paa den an-  
 den Side vil jeg tilføje, at det er heller  
 ikke helt glimrende, ingenlunde saa god  
 en Tilstand for Statskassen, som vi have  
 kendt i ældre Aar. Naar vi gaa tilbage  
 til første Halvdel af Firserne til Femaaret  
 1880—85, altsaa den Periode, som gik umid-  
 delbart forud for den saakaldte Provisorietid,  
 da finde vi, at vi i det nævnte Femaar ud-  
 førte offentlige Arbejder til et Beløb af  
 29½ Million Kr., medens vi samtidig af-  
 betalte paa Statsgælden omtrent 7 Million  
 Kr. og forøgede Kassebeholdningen med  
 omtrent 21½ Million Kr.; disse Summer  
 sammenlagte udgøre 58 Millioner Kr. Og-  
 saa i det derefter følgende Femaar 1885—90  
 var Statskassens Balance, bortset fra de  
 ekstraordinære Militærudgifter, gunstigere,  
 end den er nu. Naar der spørges om,  
 hvad Grunden hertil er, da er den simpelt-  
 hen at søge i den kolossale Stigning i de  
 almindelige Statsudgifter, som har fundet  
 Sted i de sidste 10—15 Aar. Hvis man  
 sammenligner Femaaret 1880—85 med det  
 sidste Treaar 1895—98 og stiller de egent-  
 lige Indtægter paa den ene Side og de  
 egentlige Udgifter paa den anden Side,  
 saaledes, at man paa Indtægtssiden ikke  
 tager Hensyn til Forbrug af Formue og  
 Stiftelse af Gæld og paa Udgiftssiden ikke  
 tager Hensyn til Afbetaling af Gæld og  
 saakaldte Erhvervelse af Formue, vil det  
 vise sig, at i Gennemsnit tage vi nu paa  
 Indtægtssiden omtrent 8,200,000 Kr. aarlig  
 mere ind, medens vi paa den modsatte  
 Side have faaet en Forøgelse af Udgif-  
 terne paa over 12½ Million Kr. aarlig.  
 Med andre Ord, de egentlige Udgifter ere  
 stegne 4⅓ Million Kr. aarlig mere, end  
 Indtægterne ere forøgede. Det er klart,  
 at under disse Forhold er der færre  
 Penge tilovers til Udførelsen af offentlige  
 Arbejder, og da vi næppe kunne regne  
 paa, at vore Udgifter ville komme til at  
 synke, maa vi i Fremtiden være belavede  
 paa at ty til Statslaan, hvis vi skulle gen-  
 nemføre de store offentlige Arbejder, som  
 her er Tale om. Men, som sagt, foreløbig  
 er der ikke nogen Nødvendighed herfor.  
 De 10—12 Millioner Kr., hvormed Kasse-  
 beholdningen er forøget, kunne vi give ud,

hvis det er nødvendigt, og de Arbejder,  
 som i de første Aar staa for Døren, be-  
 høve vi ikke at dække ved Statslaan.

Hvad nu angaar de fire Anlæg, som  
 findes opførte paa det foreliggende Lov-  
 forslag, og hvilke — jeg gentager det —  
 paa ingen Maade hænge nødvendig sammen,  
 saa at de uden Skade kunne skilles ad og  
 bringes frem uafhængig af hinanden, da  
 skal jeg ikke her gaa synderlig ind paa Enkeltheder.  
 De tre finansielt mindst vidtræk-  
 kende Forslag, vedrørende Dobbeltsporet  
 gennem Fyn samt Esbjerg og Aarhus Sta-  
 tioner, ere Foranstaltninger, som jeg an-  
 tager, man i Almindelighed vil anse  
 for hensigtsmæssige, ihvorvel der kan  
 være Meningsforskel om Enkelthederne ved  
 deres Gennemførelse. Hvis jeg skulde  
 nævne, hvad der forekommer mig umiddel-  
 bart mest paatrængende, synes det mig  
 efter de foreliggende Oplysninger at være  
 dels Stationsanlægget i Esbjerg, dels Eks-  
 propriationen af de nødvendige Arealer til  
 Dobbeltsporet gennem Fyn og til Bane-  
 gaardsanlægget i Aarhus — i Sammenhæng  
 hermed vil jeg nævne Ekspropriationen til  
 Sporbanlægget mellem Hellerup og Klampen-  
 borg, som vil blive en meget kostbar For-  
 anstaltning og rimeligvis kostbarere for  
 hvert Aar, vi lade gaa hen uden at skride  
 dertil. I øvrigt antager jeg, at alle Enkeltheder  
 vedrørende disse Forslag hensigts-  
 mæssigst lade sig forhandle i et Udvalg,  
 som ogsaa vil have at overveje, i hvilken  
 Rækkefølge vi skulle skride til Gennem-  
 førelsen, hvilke Foranstaltninger der bør  
 have Fortrinet i Tidsfølge fremfor de  
 andre. Derimod skal jeg med nogle Par  
 Ord gaa lidt nærmere ind paa det største  
 af de foreliggende Forslag, nemlig Broen  
 over Lille Bælt. Det drejer sig her fore-  
 løbig kun om at bevilge 60,000 Kr. til Af-  
 holdelse af en Konkurrence. Det siger sig  
 selv, at det, at man stemmer for at lade  
 en saadan Konkurrence afholde, ikke i og for  
 sig binder til senere at stemme for det Anlæg,  
 der maatte blive anbefalet som Resultat af  
 Konkurrencen. I saa Henseende maa vi  
 forbeholde os at staa frit. Men paa den  
 anden Side er det klart, at der ikke er  
 nogen Grund til at gaa med til Konkur-  
 rencen, medmindre man i Princippet er  
 enig i at finde det ønskeligt, at Anlægget  
 udføres, hvis det kan ske uden alt for over-  
 drevent store finansielle Ofre. At det i og  
 for sig er ønskeligt at faa en fast For-  
 bindelse over Lille Bælt, turde der vel være  
 nogenlunde Enighed om. At det for Tra-  
 fikkens Besørgelse er en Fordel, siger sig selv.  
 Selv om vi ved vore Dampfærger nu til Dags

ere naaede til et meget smukt Resultat, er vi dog ikke altid i Stand til ved dem at overvinde Ishindringerne, og Driften er kostbarere, langsommere og vanskeligere end ved en fast Forbindelse. Selve det at søge at knytte vore splittede Landsdele sammen, er vel ogsaa i og for sig en Tanke, forekommer det mig, som kun kan anbefale sig. Af de Indvendinger, der kunne fremføres mod en Bro, maa vel først og fremmest nævnes Anlægets Dyrhed; en Sum, der løber op i saa mange Millioner, er en stor Mundfuld efter vore Midler. Der er ogsaa dem, som have haft Betænkeligheder med Hensyn til en saadan Bros Soliditet, men jeg antager dog, at den moderne Ingeniørkunst vil være i Stand til at yde fuldstændig Betyggelse i denne Retning. Den vigtigste Indvending synes mig at være den, som kan hentes fra Forholdene under Krigstilstand. Det vil kunne hænde, hvis vi komme i Krig, at Fjenden vil kunne bryde denne Bro af, og det vil ogsaa kunne hænde, at vi se os i den Nødvendighed selv at bryde den af for at forhindre Fjenden i at faa en alt for let Adgang til Fyn. Det kan ikke nægtes, at vi ved en fast Forbindelse til en vis Grad give Afkald paa det Værn, der ligger i Vandbæltet. Den Sølvstrib, der, som Shakespeare siger, skærmer England, har ogsaa hidtil for Danmark været et Værn. Saaledes som Tingene stille sig nu, er det dog et Spørgsmaal, om dette Værn ikke allerede nu er saa svækket, at der ikke opgives noget væsentligt ved at gøre Fyn landfast. Bæltet mellem Jylland og Fyn har ingen Betydning undtagen mod en Fjende, over for hvem vi kunne regne at være ubetinget Herrer til Søs, thi kunne vi ikke det, taber Bæltet sin Værdi for Forsvaret. Men hvorledes man nu end vil se paa den Ting, synes det dog, at disse forskellige Betragtninger maa lede til at overveje det Spørgsmaal, om ikke den faste Forbindelse hensigtsmæssigere lod sig tilvejebringe ved en Tunnel under Bæltet. Jeg har forsøgt ved Henvendelse til forskellige teknisk kyndige Mænd at faa nogen Vejledning om, hvad et saadant Anlæg kunde antages at ville koste, men jeg har ikke faaet nogen Oplysning, som der med Tilforlædelighed kan bygges paa. Mit umiddelbare Indtryk er dog det, at en Tunnel vil blive meget dyrere end en Bro. Hvis dette ikke er Tilfældet, hvis det skulde vise sig ved en nærmere Undersøgelse, at Forskellen ikke er alt for stor, vil der være al Grund til at tage under Overvejelse, om

man ikke hellere bør gaa under Bæltet end over Bæltet. Dette er en Sag, som det kommende Udvalg ogsaa bør beskæftige sig med, og hvis Tanken ikke paa Forhaand viser sig finansielt ganske uigennemførlig, kunde der maaske være Grund til at indbyde til Konkurrence om Anlæg af en Tunnel, jævnsides med Konkurrencen om en Bro. — Med Hensyn til selve denne Konkurrence vil jeg dernæst tilføje nogle Bemærkninger. Det er mig ikke ganske klart efter Anmærkningerne til Lovforslaget, hvorledes Regeringen egentlig har tænkt sig Konkurrencen ordnet, hvad den egentlig skal gaa ud paa. Det synes nærmest at være Tanken, at man vil indbyde forskellige Ingeniører til at indgive deres Planer ledsagede af Overslag, og at man derefter vil overlade til Statsbanerne selv at bygge Broen i Overensstemmelse med den Plan, som maatte blive foretrukket. Jeg skønner ikke, at denne Vej vil være fremkommelig. Det drejer sig ikke her om noget saadant, som naar man indbyder til Konkurrence om Planer til en Bygning, en Banegaard eller lignende. Det, man der vil have frem, er Ideen, Tanken, medens selve Udførelsen ikke i og for sig er vanskelig, den er der mange, der kunne paatage sig. Men det, som her er det vanskelige, er ikke Fremskaffelsen af en Ide, en Plan, men netop Udførelsen. Naar man har skaffet sig en Tegning til et Hus, kan saa at sige enhver Murermester paatage sig at mure Huset op. Men der er meget faa Firmaer Verden over, som kunne paatage sig at bygge en Bro som denne. Grunden hertil er ikke blot, at der kræves stor Erfaring, og at det er forholdsvis faa Firmaer, som sidde inde med tilstrækkeligt Kendskab og Øvelse i den Slags Ting — men først og fremmest, at der er saa overordentlig stor Risiko forbundet med et saadant Arbejde. Det nytter ikke, at man til Statsbanernes Ingeniører afleverer Tegninger med Overslag og siger: Værsgø, byg nu væk! Thi hvis det viser sig, at Broen ikke kan bygges for det beregnede, men kommer til at koste en halv eller hel Gang mere, maa Statskassen simpelthen betale det. Det drejer sig om et Arbejde under overordentlig vanskelige Forhold, i en Dybde af 100 Fod, under 3 Atmosfærers Tryk, midt i en rivende Strøm; der er mange Chancer for, at et eller andet kan mislykkes, og Foretagendet kan blive en kostbar Ting at indlade sig paa. Derfor ser jeg ikke rettere, end at Konkurrencens Formaal maa være at fremkalde Tilbud fra virkelig kom-

petente Folk, som ere i Stand til at paa- tage sig et saadant Arbejde, og som frem- byde tilstrækkelig Garanti for, at de ogsaa finansielt ere i Stand til at føre Sagen igennem. Jeg bemærker dette, fordi det, som sagt, efter Bemærkningerne til Lov- forslaget ingenlunde synes klart, at dette har været Regeringens Tanke. Men ogsaa Enkelthederne heri ville være nærmere at overveje og fastsætte.

Jeg kan med disse Ord give Forslaget min bedste anbefaling til at gaa videre til Udvalg og der finde den fornødne Behand- ling. Men jeg har endnu nogle Ord at tilføje om en Sag, der ikke staar i umid- delbar Forbindelse med dette Lovforslag, men dog indirekte berører det. Jeg har allerede i mine foregaaende Bemærknin- ger ikke kunnet undgaa at strejfe det Lov- forslag, som samtidig er forelagt i Lands- tinget angaaende forskellige Statsbaneanlæg paa Sjælland, og jeg maa endnu tilføje nogle Ord særlig om dette Forslag. Jeg har allerede fremhævet, at det vilde være ønskeligt, om der fra Regeringen var frem- kommet en samlet Oversigt over alle de betydeligere Jærnbaneanlæg, som i en nærmere Fremtid kunne ventes foreslaaede. Dette vilde for Overblikkets Skyld have sin Betydning for Rigsdagen. Saa me- get mere maa det da synes under- ligt, at selve de Forslag, som af Rege- ringen positivt fremsættes, bestemte til umiddelbar Gennemførelse, at de splittes, saaledes at den ene Del forelægges i det ene Ting, den anden Del i det andet Ting. Derved bliver Arbejdet vanskeliggjort, idet det ene Ting ikke paa Forhaand kan vide, hvad det andet vil gøre. Hvilke Motiverne have været til denne Deling, er mig ikke ganske klart. Det kan ikke være Hensynet til Praksis, thi den hidtidige Praksis har været, at Forslag af indgribende finansiel Betydning som Regel pleje at forelægges først i Folketinget. Det forekommer mig heller ikke usandsynligt, at Motivet kan være Hensynet til, at Landstinget har for lidt at bestille; thi vi have jævnlig hørt, at Landstinget i denne Samling er meget stærkt beskæftiget; vi have endog til Tider kunnet høre, at det er ganske overbebyrdet. Men lad dette være, som det vil, det skal jeg ikke opholde mig ved. Men Forholdet er blevet end yderligere indviklet derved, at det Forslag, som er forelagt i Lands- tinget, til Dels griber ind i Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold, som just for Tiden ere Genstand for Behandling i en af Regering og Rigsdag dertil særlig nedsat Kommission. Vi vedtog i Fjor at

nedsætte denne Kommission; hvortil hvert af Tingene har valgt 6 Medlemmer, og som desuden er tiltraadt af nogle Repræ- sentanter for København og Frederiksberg Kommunalbestyrelser samt for Jærnbane- administrationen. Kommissionens Opgave er at fastsætte Programmet for en Kon- kurrence om den bedste Ordning af de københavnske Banegaardsforhold, særlig Personbanegaarden, og naar denne Kon- kurrence er tilendebragt, da at bedømme de indkomne Planer. Da vi i Fjor for- handlede om Sagen, var Mening den, at Kommissionen skulde være traadt i Virk- somhed straks efter, at Rigsdagen i Efter- aaret var samlet. Man tænkte sig da, at den kunde være færdig med sit Pro- gram ved Juletid, og at Konkurrencen kunde være afsluttet den 1ste Juli i Aar, saaledes at der vilde være Tid til at frem- komme med Lovforslag paa Basis af Kon- kurrencen i den kommende Rigsdagssam- ling. Saaledes var det planlagt. Men Tiden er trukken ud, og det kan allerede nu siges, at det ikke vil være muligt at naa at blive færdig, saaledes at Sagen kan komme for i næste Rigsdagssamling. Kom- missionen har først begyndt sine Møder langt ind i Januar Maaned og er endnu ikke naaet videre end til Forhandling om at nedsætte et Udvalg, som skal gøre Ud- kast til et Program. Saa meget mere maa det da overraske, at den ærede Minister midt under Kommissionens forberende Arbejde i Landstinget fremsætter Forslag, som gribe umiddelbart ind paa det Om- raade, som Kommissionen har at bear- bejde. I blandt de Foranstaltninger, som det i Landstinget fremsatte Forslag omfat- ter, er der Bortflytningen af Maskinværk- stederne fra deres Plads paa den nuvæ- rende Personbanegaard samt en hel Om- ordning af Hellerup Station. Dette sidste erkendes fra alle Sider at staa i nøje For- bindelse med Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold, ganske som Tilfæl- det er med Frederiksberg Station. Det siger sig selv, at Ordningen paa de nær- mest liggende stærkt trafikerede Nabo- stationer ikke kan undgaa at gribe ind i Ordningen af Forholdene i selve Køben- havn. Naar jeg fremdrager det uheldige i denne Fremgangsmaade, er det ikke fra Syns- punktet om et Etikettespørgsmaal. Man kunde ganske vist maaske med nogen Føje undre sig over, at den af Regering og Rigsdag i Forening nedsatte Kommission, for saa vidt dette Forslag angaar, betragtes som ikke eksisterende. Men dette skal jeg ikke opholde mig ved. Det afgørende er, at Kommissionen

ved Fremsættelsen af det nævnte Forslag nødvendigvis er kommen ganske i Vildrede med, hvorledes den nu skal gribe Sagen an. Ere de her foreslaaede Anlæg at betragte som Led i de faktiske Forudsætninger, som de konkurrerende have at gaa ud fra? Intet Menneske er i Stand til herpaa at svare hverken ja eller nej. Ingen ved, om disse Forslag blive vedtagne eller ej. Maaske blive de vedtagne helt, maaske delvis, maaske blive de liggende i Aar uden at komme videre og dukke op igen næste Aar, medens Konkurrencen er i fuld Gang. Kort sagt, man staar raadvild og usikker over for de saaledes rejste Spørgsmaal. Kommissionen vil have vanskelig ved at afgøre, hvorledes den under disse Forhold skal affatte sit Program, og hvilke Hensyn den skal tage ved Bedømmelsen af de indkomne Planer. Enhver vil lettelig se, at Kommissionen saaledes er kommen i en særdeles vanskelig Stilling. Ligesom den skulde til at tage fat, er der bragt en Sten ind i Maskineriet, der bringer det til at gaa i Staa. Det er derfor af megen Betydning, da Løsningen af Banegaardssagen fra alle Sider erkendes at være i høj Grad paatrængende, og da der allerede er gaaet megen Tid til Spilde, snaarest mulig at komme paa det rene med, hvorledes man skal stille sig til de Forslag, som den ærede Minister har fremsat i Landstinget. Jeg vil derfor tillade mig at rette det Spørgsmaal til den ærede Minister, hvad han har tænkt sig at gøre for at løse denne Knude, særlig om det er hans Agt at tage det af ham i Landstinget stillede Forslag tilbage. Naar jeg her har fremdraget dette Spørgsmaal, er det, som sagt, ikke, fordi det staar i umiddelbar Forbindelse med det Forslag, som her er til Forhandling. Jeg kunde for saa vidt have undladt at fremdrage det og opsat det til en anden Lejlighed. Men jeg har anset det for min Pligt at benytte denne Lejlighed, fordi jeg ellers udsatte mig for, at man senere med eller uden Føje kunde bebrejde mig, at jeg havde været medvirkende til, at Tiden til Unytte var gaaet til Spilde.

**Bluhme:** Det er særlig Forslaget under Litra c til § 1, som jeg ønsker at udtale mig om, nemlig om Udvidelsen af Esbjerg Banestation. Men jeg maa maaske dog først sige et Par Ord om Litra a. Det er Konkurrencespørgsmaalet vedrørende Tilvebringelsen af en fast Bro over Lille Bælt. Den første ærede Taler (C. Hage) har fremhævet flere af de Vanskeligheder, der kunde være at tage Hensyn til, og an-

dre Motiver, som kunde nødvendiggøre, at man hellere maatte gaa til Anlægget af en Tunnel. Jeg skal i saa Henseende fremhæve et Punkt, som den ærede Taler ikke anførte. Det er de særlige Isforhold ved Lille Bælt. Dersom Isen altid laa fast, vilde det jo være let at bygge en Bro, men med de enorme Ismasser, som i strenge Isvintre kunne samles der, og som tit ere af en betydelig Tykkelse, og i Forbindelse med en rivende Strøm gennem Farvandet tror jeg ikke, det er muligt at bygge en Broforbindelse, som til enhver Tid vil kunne modstaa Massernes Tryk. Man kan ikke sammenligne disse Forhold med Forholdene i Limfjorden. Der er i Limfjorden ikke Tale om tilnærmelsesvis de Masser og Kræfter, som her komme i Bevægelse. Imidlertid vil det jo undergives Bedømmelse af de Folk, som skulle konkurrere i denne Sag. Jeg vil henstille til det Udvalg, som maatte faa med Sagen at gøre, lidt at undersøge, hvorfra og hvorhen den store Trafik over Lille Bælt gaar, baade den nuværende og den, der kan ventes i en nærmere Fremtid yderligere at komme til, naar Dampfærgeforbindelsen over Øresund kommer i Gang. Allerede nu er f. Eks. Trafikken fra Sverige meget betydelig, men hvor højt op i Jylland den gaar, ved jeg ikke. Sandsynligheden taler for, at det nordlige Jylland i Grunden ikke har meget at gøre med Trafikken over Lille Bælt, baade fordi Importen kommer ad Søvejen til Aarhus, Aalborg og Frederikshavn, og fordi Eksporten for en væsentlig Del gaar over Esbjerg. Skulde det imidlertid ved nærmere Undersøgelse vise sig, at Nordjylland deltager for en betydelig Del i den Trafik, som gaar over Lille Bælt, vilde jo det Spørgsmaal fremstille sig, om man ikke kunde formindske Trafikken denne Vej ved at lægge en Del af den over Kalundborg, altsaa ved at forbedre Forbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus. Det er en Henstilling, jeg gør til det ærede Udvalg, hvor denne Sag maatte blive behandlet.

Med Hensyn til Litra c, Udvidelsen af Esbjerg Jærnbane-station, beklager jeg, at den ærede Minister ikke har kunnet formaa Statsbanedriften til i Tide at udarbejde denne Plan, saa at den kunde have foreligget saa betids, at Esbjerg By kunde have faaet Tid til at sætte sig lidt ind i Sagen, thi saa sent, som den er kommen, er der opstaaet stor Strid derovre om, hvorledes man skal stille sig til Regeringens Forslag, og Overvejelserne ere endnu kun paa et foreløbigt Stadium, egentligt talt. En Del af Befolkningen fast-

holder Regeringsforslaget, medens en anden Del har sluttet sig sammen og udarbejdet en anden Plan. Ærede Medlemmer ville paa deres Pladser have fundet en Plan til en Jærnbane-station i Esbjerg, som er helt forskellig fra den, som er udarbejdet af Statsbanedriften og vedføjjet Lovforslaget. Jeg haaber, at det paagældende Udvalg vil tage de forskellige Udtalelser og Forslag under nøje Overvejelse, men foreløbig maa jeg over for den ærede Minister udtale min Beklagelse over den Maade, hvorpaa han har stillet Esbjerg Statsbanestation her i Sammenligning med alle de andre Forslag. Det vil af § 2 ses, at for at Regeringen skal gaa med til at gennemføre denne for selve Statsbanerne nødvendige Udvidelse af Esbjerg Statsbanestation, fordres der et Tilskud af Esbjerg Kommune direkte paa 40,000, og indirekte paa henvend 300,000 Kr. til de Anlæg, der af Ministeren fordres foretagne af Byen, nemlig Anlæg af en ny Vej Vest for Stationen mellem Havnegade og Frodesgade; det findes omtalt i § 2. Altsaa, disse Udgifter paabyrdes Esbjerg By, de ville efter de Beregninger, der ere foretagne derovre beløbe sig til 3—400,000 Kr. allermindest, medens man vil se, at over for alle de andre i Forslag bragte Anlæg forlanges intet af de paagældende Egne. Blandt de i Landstinget fremlagte Forslag er saaledes Anlægget af et Dobbeltspor og en Udvidelse af Stationerne ved Hellerup og Charlottenlund samt en Udvidelse af Korsør Statsbanestation. Til disse Anlæg forlanges 8 Millioner Kr., og paa de her i Tinget forelagte Forslag forlanges der Tilvebringelsen af et Dobbeltspor paa Strækningen Nyborg—Kauslunde og en Udvidelse af alle de paagældende Stationer, hvortil der vil medgaa 6 Millioner Kr., i alt altsaa over 14 Millioner Kr., medens der til Esbjerg Station kun forlanges ca. 8—900,000 Kr. Og medens man ikke forlanger en eneste Øres Tilskud fra alle de andre Egne, som i Forvejen have deres Jærnbane-forbindelse og fuldt tilstrækkelige Statsbanestationer, forlanger man her af en fattig Kommune som Esbjerg, at den skal yde et saa betydeligt Bidrag for i det hele at faa en Station, hidtil har den jo ingen haft, og Nødvendigheden af en Station og en Udvidelse af Stationspladsen og de fornødne Bygninger fremgaar tydelig nok af Regeringens egne Motiver. Det er nu ikke nogen Bebrejdelse, jeg retter mod den ærede Minister, at han forlanger dette af Esbjerg, thi selvfølgelig er det Statsbanedriften, der udarbejder alle

disse Forslag — det er jo en Masse Forslag, der foreligger her — og den ærede Minister kan jo dog ikke være saadan inde i de lokale Forhold, at han kan have det samme Overblik over Forholdene, som man har i selve Byen, og desuden er det jo fra Statsbanernes Side traditionelt, at Esbjerg By og Esbjerg Station behøver man ikke at tage særlig Hensyn til. Det er jo saaledes bekendt nok, at den tidligere Trafikminister, Ingerslev, lagde med Hensyn til Kommunikationsmidlerne hele Vægten paa at udvikle alt til Fordel for Aarhus, alt skulde tendere mod Aarhus. I Nord har Aalborg i sin Tid maattet føle dette ret grundig, og i Syd var det Esbjerg. Esbjerg var i hans Øjne i det hele taget en kedelig Distraction af Forsynet, som der saa lidt som muligt burde tages Hensyn til, og under dette Grundtræk i Anskuelserne hos den overordnede Styrelse har Statsbanerne bestandig arbejdet og har haft Vanskelighed ved at slaa om. Jeg forudsætter nemlig, at den nuværende ærede Minister, eller jeg ved, rettere sagt, at han har større Interesse for Esbjerg By end hans Forgænger. For det første har han jo haft det Held at knytte sit Navn til Loven om Esbjergs Ophøjelse til Købstad, og desuden har han paa anden Maade udtalt sin Interesse for Havnen derovre. Jeg antager derfor, det er under et stærkt Tryk af den hos Statsbanerne herskende Animositet mod Byen, at han er gaaet med til at forelægge Lovforslaget i den Form, det har, og jeg haaber paa hans Assistance til at faa det rettet mere i Overensstemmelse med den Humanitet og Imødekommen, som man viser andre Byer.

Af Motiverne skal jeg tillade mig at fremhæve, at der i det første Punktum staar: „Trafikken paa Esbjerg har udviklet sig efter en Maalestok, der er uden Lige paa Statsbanernes øvrige Stationer.“ Det er rigtigt. Den har udviklet sig saaledes, at Esbjerg staar, saa vidt jeg ved, som Nr. 3 og med Udsigt til i en ikke alt for fjern Fremtid at overfløje Aarhus. Faktisk er det alligevel, at der ikke en Gang er en Stationsbygning derovre, og Forholdene ere i det hele taget aldeles utilfredsstillende til den Trafik, der finder Sted. Endvidere siges der i Motiverne, at „samtidig med Byens Opkomst og maaske i endnu højere Grad er Benyttelsen og Betydningen af Esbjerg Havn for hele Landets Handelsforhold gaaet frem, og som Udgangspunkt og Depot for Jærnbane-forbindelsen med Havnen har Esbjerg Stationsanlæg i en længere Aarrække langtfra

kunnet gøre Fyldest.“ Altsaa, Statsbanerne trænge i allerhøjeste Grad til at faa denne Stationsplads udvidet; at faa det hele om- lagt og de fornødne Bygninger opført; men alligevel forlanger man af Esbjerg By, at den skal yde et meget væsentligt Bidrag dertil. Der siges endvidere i Motiverne: „Da Bebyggelsen har udviklet sig Vest for Stationen, medens dennes Hovedbygning“, og saa siges der i Parentes: „i øvrigt en rent midlertidig Bygning af Bindingsværk med ydre Træbeklædning,“ — det er Stationsbygningen — „ligesom ogsaa Stationens Varehus i sin Tid opførtes langs Stationens østre Grænse, har denne Anordning af Stationens vigtigste, for den offentlige Færdsel tilgængelige Bygninger, altid været ubekvem for Byen, hvilket har givet Anledning til megen Utilfredshed.“ Ja, det er ganske vist, at i den Tid, der har eksisteret en Handelsplads eller Havn derovre, har der ikke været andre Bygninger ved Esbjerg Station end Træbygninger. Der er ikke en af vore Landstationer, der har en saa tarvelig Stationsbygning som den, der findes i Esbjerg, og i Motiverne erklærer Regeringen selv, at den er utilfredsstillende og giver Anledning til uhyre Utilfredshed. Forslaget gaar altsaa i sine Hovedtræk „ud paa — foruden at tilvejebringe en i høj Grad fornøden Udvidelse af Stationens Spor- og Læsseveje — at flytte Stationens Hovedbygning og Varehus over til Stationspladsens vestre Side, saaledes at de komme i saa god og bekvem Forbindelse med Byen som muligt, samt at hæve de betydelige Ulemper saavel for Jærnbanen som for Vejførdslen, der fremkaldes ved de Overkørsler i Skinnehøjde, der findes i begge den nuværende Stations Ender“, hvilke jo ere til Skade for Arbejdet og for Jærnbanen selv. Saaledes har altsaa det hele henligget, siden der i det hele taget blev en Handelsplads ved Esbjerg, og nu kan det ikke længere blive ved at gaa saaledes. Det er hæmmende for Statsbanedriften, hæmmende for Forretningslivet og livsfarligt for Funktionærerne. Altsaa nu skulle og maa Forholdene omordnes, men til Straf, fordi Esbjerg ikke hidtil har haft en heldig Stationsplads, som paa passende Maade kunde fremme Forretningslivet derovre, skal Esbjerg ene, blandt alle Byer i Landet bidrage en meget betydelig Sum, for at den nu for første Gang kan faa en passende Stationsbygning. Hvis ærede Medlemmer ville se paa den Plan, som følger Regeringens Forslag, en Plan over Esbjerg Station, vil man se, at der er to Gader —

den ene hedder Kongensgade, den anden Nygaardsvej — som ere de eneste Forbindelsesveje, Byen har til den Side med Omlandet. Kongensgade er Hovedfærdselsvejen i Esbjerg, og den gaar ud til en af de vigtigste Veje, der har Forbindelse med Omlandet. Nygaardsvej ved Nordenden af Stationen er ligeledes Forbindelsesvej, og begge Steder har man hidtil kørt over Skinnerne, hvilket har været til stor Gene for Statsbanerne og de vejfarende. Nu siges Motiverne, at Vejførdslen, som fremkaldes ved disse Overkørsler i Skinnehøjde, bør afskaffes, og dette gør da Planen saaledes, at den mod Syd lukker fuldstændig for den vigtigste Færdselslinie, Kongensgade, og mod Nord lukker for Nygaardsvej, og saa forlægges Færdslen respektivt længere mod Nord og længere mod Syd; ved den vigtigste Gade giver man saa en Underkørsel under Jærnbanen, saaledes at man i Stedet for den hidtidige bredde og bekvemme Vej fra og til Byen fremtidig maa benytte en Sidegade, og til hvilken Adgangen endda indsnævres til en Tunnel under Banen. Ved den nordre Ende gør man noget lignende, men med en Overkørsel, en Vejbro, over Banen. Forholdet bliver ganske det samme, som om man her i Kjøbenhavn vilde lægge Jærnbanestationen lige op for Frederiksberggade og tilbyde alle Frederiksberggades Beboere og den øvrige By at køre om ad Vestergade, og for Enden af samme lægge en snever Tunnel under Jærnbanen og saa siges: værs god, her er Udgangen fra Kjøbenhavn. Ganske det samme er det, man gørovre i Esbjerg efter den foreliggende Plan. Der siges derefter i Motiverne, at disse tvende sporfri Vejforbindelser maa forudsættes at ville faa en stor Betydning for Esbjergs Beboere, og derfor vil det ikke kunne anses for ubilligt at fordre, at Kommunen udreder de med selve Anlægget og Befæstelsen af de nævnte Vejstykker medgaaende Summer til samlet Beløb ca. 40,000 Kr. Ja, det er ganske vist, at naar man fuldstændig spærrer de to eneste Veje til at komme ud og ind af Byen med Jærnbaneindhegninger, saaledes at Gaderne blive helt lukkede, saa er det rigtignok af største Betydning for Byen at faa andre Udveje; men at Beboerne skulle udrede de 40,000 Kr., fordi man i Banernes Interesse spærrer dem ude og derefter tilbyder at skaffe dem Luft ad anden Vej, er dog, synes jeg, temmelig ubilligt.

Hvorledes den hensigtsmæssigste Plan vil være, kunne vi jo ikke afgøre, her ved 1ste Behandling, det kan jeg heller ikke

have nogen bestemt Mening om. Jeg haaber imidlertid, at Statsbanedirektionen maa faa et Paalæg om at konferere nærmere med Esbjerg Byraad om Planen. Paa den anden Side er det en Selvfølge, at efter at Esbjerg i saa lang Tid har savnet en nogenlunde bekvem Banegaard til Fordel for Byens Erhverv, er det rigtignok ønskeligt, at vi endnu i denne Samling kunne vedtage en Lov om Udvidelsen af Esbjerg Station. Dersom den højtærede Minister med den Interesse, han nærer for Esbjerg By, vil paalægge Statsbanerne, Generaldirektoratet, at udarbejde en Plan, som virkelig kan tilfredsstille Byen, er der jo heller ikke noget Spørgsmaal om, at med det Materiale, Generaldirektoratet sidder inde med, vilde det meget hurtigt kunne give Overslag og Tegninger over en Stationsplads og en Stationsbygning, der paa en passende Maade kunde imødekomme ikke alene Statsbanernes berettigede Krav til at faa en bedre Stationsplads end den, vi have, men ogsaa et rimeligt Hensyn til de Krav, som Esbjerg By i denne Henseende kunde gøre Fordring paa. Jeg maa maaske i denne Henseende erindre om, at ihvorvel Esbjerg Havn for en væsentlig Del har sine Indtægter af hele Landets Import og Eksport, en Indtægt, der løber saa højt op, at Esbjerg Havn til Forskel fra alle andre forrenter enhver Kapital, der er anbragt i den, med ca. 3 pCt., hvad ingen anden af de kongelige Havne tilnærmelsesvis gør, saa er det dog klart, at det sker til Dels derved, at der ligger en driftig By ved Havnen, befolket med en driftig Handelsstand, og hvortil der er knyttet en opløbstrende Industri, og jo mere vi støtte denne By, desto sikrere kunne vi gøre Regning paa Fremgang for Havnen og Statsinteresserne, som knytte sig dertil. Jeg tror, at det vil være absolut nødvendigt, naar vi skulle vise Retfærdighed over for Esbjerg, at vi for det første naturligvis ikke paalægge denne By disse Udgifter til Straf for, at den hidtil ikke har haft en anstændig Stationsplads; og det er jo ikke alene de 40,000 Kr., det drejer sig om, men det drejer sig tillige om den Vej, som man forlanger, at Byen skal anlægge, en Vej, som nødvendiggøres, netop fordi man efter Regeringsforslaget med Statsbanen lukker Udgangen af Byen gennem de hidtilværende to Udgange til Omverdenen, men som det efter min Mening, hvis det skal fastholdes, naturligvis bør tilfalde Statsbanerne at anlægge og bekoste. Men tillige vil jeg gøre opmærksom paa, at der jo

er en Mulighed for, at den Plan, som ligger her, kan have sine Fortrin, det ved jeg ikke — det maa jo afgøres ved Forhandlinger i Udvalget — men selv om man ikke skulde mene, at man vilde gaa til en saa stor, efter min Mening vel vidtløftig Plan som den, der er udarbejdet af private Folk og, som sagt, fremlagt paa Tingets Bord, saa vil jeg dog sige, at det er dog at se for smaat paa Tingene, naar man vilde lade sig nøje med en saa begrænset Plads som den, der her er vist paa Regeringens Forslag; thi i en nær Fremtid kan man dog vente Nymindebanen anlagt — ganske vist er det jo en privat Bane, men man skulde dog ikke gerne have denne gamle Krig op igen mellem private Baner og Statens Baner om, hvorledes de skulle samarbejdes. Naar vi nu saa at sige staa paa bar Bund derovre, og skulle anlægge en helt ny Stationsplads, er det dog rimeligt, at man samtidig overvejer, hvorledes man paa den hensigtsmæssigste Maade kan føre Nymindegabs-Banen ind, saaledes at den kan komme i naturlig Forbindelse med Statsbanen paa den billigste Maade for Privatbanen, og endelig have vi den store Jærnbanekommission, som skal tage den jyske Midtbane under Overvejelse. Hvilket Resultat den kommer til, er ikke godt at vide, men der er dog Mulighed for, at man fik en midtjysk Bane, som løb direkte til Esbjerg. Ganske vist ligge de forskellige Byer i Kamp med hinanden for at hindre det, men jeg antager, at man dog til sidst bliver enig om, at det alligevel skal være Esbjerg, hvorefter man stiler, og saa vil der mangle Plads til, at en saadan Bane kan løbe ind. I ethvert Tilfælde vil Trafikken meget betydeligt forøges, hvis der kommer lettere Kommunikationsmidler over Bælterne, og det vil derfor meget hurtigt vise sig, at denne Stationsplads vil være for lille. Jeg henleder den ærede Ministers Opmærksomhed paa, at efter at man har lagt Remisebygningen op mod Nord, mellem Banen til Varde og Banen til Lunderskov, vil det være af stor Interesse, om man i Tide eksproprierede de tilgrændsende Arealer, som endnu ikke have synderlig Værdi; nemlig dem, der ligge Nord for den nuværende Stationsplads. Naar en Dag Værkstederne ved Aarhus ikke længere kunne gøre Fyldest og maa udvides, saa vil man mangle Plads dertil i Aarhus; derimod vil der være en naturlig Anlægsplads ved Esbjerg ved Siden af den nu anlagte Remisebygning til ny Værksteder, hvis man i Tide tog Hensyn til disse Udvidelser og eksproprie-

rede fornøden Grund allerede nu. Den kan nu faas til rimelig Pris, hvorimod vi senere hen ville faa samme Vanskeligheder ved Esbjerg som andre Steder, saa at man i dyre Domme maa købe, hvad man tidligere kunde have erhvervet til billig Pris, og som mulig kan lejes ud til en rimelig Rente, saa længe man ikke har Brug for dem. Blandt de Udgifter, der ville komme, hvis Regeringen fastholder Planen, som den er, er der en Udgift, der ikke er regnet med. Naar man lukker Kongensgade og spærrer for hele Færdslen, er det klart, at Husejerne ville gøre Fordring paa Godtgørelse for det Tab, deres Ejendomme lide derved, saa ogsaa af den Grund tror jeg, det vilde være hensigtsmæssigt at flytte Stationspladsen mod Nord. Hvis Regeringen gaar med dertil at udvide Stationspladsen betydelig, kommer selvfølgelig Spørgsmaalet, hvor man hensigtsmæssigt anbringer Varehusene for Gods og Hovedbygningen, men derom vil der bedst kunne tages Bestemmelse ved Forhandling med Byraadet og i Udvalget. Kun vil jeg bemærke, at hvis man vil udvide Stationspladsen, er der ikke Spørgsmaal om, at man vil kunne gavne Esbjerg betydelig og selve Statsbanernes Drift ved i Stedet for som her paa Planen at lægge en Tunnel for Enden af Borgergade under Banen at lægge Banen i en Tunnel under Forlængelsen af Kongensgade. Det vil forvolde mindre Gene for Banerne, end det er for Beboerne at tvinge hele den store Færdsel fra og til Byen gennem en smal Tunnel under Banerne. Med disse Ord vil jeg henstille til den højtærede Minister, om det ikke var muligt, at han kunde beslutte sig til at søge gennemført en Plan for Stationspladsen, der vil fritage Esbjerg By for de betydelige Omkostninger og Vanskeligheder, som her er Tale om. For saa vidt det i Lovforslaget er gjort til en Betingelse for, at Forslaget i det hele af Regeringen gennemføres, vil jeg sige, at Esbjerg By kan slet ikke paatage sig det. Den fik for et Par Aar siden et billigt Laan af Staten, netop fordi den sad saa smaat i det og nødvendigvis maatte gøre det. Efter at man havde prisgivet alle Byens Grunde til den private Spekulation, og den private Spekulation selvfølgelig med

sine erhvervede Kapitaler har bosat sig ikke i Esbjerg, men væsentligst i Kjøbenhavn, ere Indvaanerne saa tarvelig stillede, at de umulig kunne bære de enorme Byrder, her er Tale om. Hvis man fastholder, at Esbjerg skal betale disse Beløb for at faa Stationen, kan man ikke tænke sig Lovforslaget gennemført i en overskuelig Fremtid, og hvorledes ville da Statsbanerne hjælpe sig? Jeg haaber derfor, at den ærede Minister vil lade sin Velvilje for Esbjerg By være ledende under sine fortsatte Overvejelser, og saafremt han, ledet af denne Velvilje, vil sige til Generaldirektoratet: Vær saa god, I have at udarbejde i Løbet af 10 Dage en hensigtsmæssig Tegning og Overslag over den Stationsudvidelse, der er nødvendig for Banerne, og som kan gavne Esbjerg uden Udgift for den, saa kunde Statsbanerne ganske sikkert udføre Arbejdet ikke alene inden for en rimelig Tid, men ogsaa med en passende Bekostning. Jeg tillader mig altsaa at anbefale denne Sag til det kommende Udvalg, og specielt til den højtærede Ministers Velvilje.

**Høegh-Guldberg:** Da Banegaarden i Aarhus anlagdes i 1860, den Gang den første jydsk Bane fra Aarhus til Viborg var under Bygning, laa den i den sydlige Udkant af Byen med en Mark paa den ene Side af den Plads, den indtog. Man antog, at den Plads for lang Tid vilde være tilstrækkelig, men det er gaaet her, som det er gaaet de fleste Steder i Ind- og Udlandet, man saa ikke stort nok paa Forholdene, idet ingen drømte om den Trafik, der vilde komme som Følge af Jærnbanernes Anlæg. Senere er Banegaardens Terrain et Par Gange bleven udvidet, og Bygningerne ere gentagne Gange forøgede og ombyggede, men Byen har samtidig udvidet sig i langt større Omfang. Den omslutter nu Banegaarden paa alle Sider, som De ville se paa dette Kort, jeg har ladet ophænge her lige overfor, saaledes at Byen nu naar lige saa langt Syd for Banen, som den tidligere naaede Nord for Banen. Med Hensyn til Udviklingen af Byen kan jeg anføre, at nu i 1898, da Byen havde 45,000 Indbyggere, er den 4—5 Gange større end i 1858, at Godstrafikken, der i 1898 var 303,629 Tons,

eller næst efter Kjøbenhavns Hovedstations 517,145 Tons den største i Landet. Godstrafikken i Aarhus er fra 1888 til 1898 stegen med 86,4 pCt. Skibstrafikken, som staar i Forbindelse og Vekselvirkning med Godstrafikken, er i Aarhus Havn fra 1876 til 1897 vokset fra 1930 mest fra europæiske Havne indgaaende Skibe med en Bestøvning af 170,438 Tons, til i 1897 3,703 Skibe, som kom fra alle Verdensdele og havde en Bestøvning af 316,259 Tons eller  $\frac{1}{7}$  af den Import, som er kommen søværts i det hele Land. Banegaardspladsen er absolut ikke længere tilstrækkelig hverken for Gods- eller Persontrafikken. Det fremkalder ikke alene mangelfulde Stationsforhold, men det svækker ogsaa særlig Sikkerhedstjenesten, bidrager til Uregelmæssighed i Toggangen og umuliggør, saaledes som den ligger omsluttet af Byen, stedlige Udvidelser. Man skrider jo derfor nu til at foreslaa en Adskillelse af Gods- og Personbanegaarden, noget, som man sikkert allerede ved Anlægget skulde have gjort, idet jeg tror, det dog de fleste Steder maa anses for hensigtsmæssigst at holde Person- og Godstrafikken adskilte, da der til hver af slige Banegaardens Indretning stilles meget forskellige Krav. Hvis man nu stod over for det første Banegaardsanlæg i Aarhus, vilde man muligvis have anvendt de foreslaaede Pladser anderledes, maaske vilde man da have lagt Godsbanegaarden der, hvor nu ogsaa Personbanegaarden er og have lagt denne ned paa Mølleengen, hvor man formentlig vilde have kunnet skabe sig forbiløbende Toggang i Stedet for, at Togene nu maa løbe ind til Aarhus og saa ud igen samme Vej, som de ere komne, hvad der spilder en Del Tid ved Omrangering af Lokomotiverne og delvis af Togene. Man vilde ogsaa paa denne Plads kunne have samlet ikke alene Hovedbanegaarden, men ogsaa Banegaarden for Aarhus—Oddebanen, Aarhus—Grenaa-banen og nu Aarhus—Hammelbanen. Det er nu imidlertid et Spørgsmaal, der er ganske umuligt paa ny at optage, fordi den halve Del af Aarhus By har indrettet sig til Dels med stor Bekostning — ogsaa ved Anlægget af den store Clemens Bro, som gaar over to Gader, en Aa og en større mellemliggende Plads — paa, at Personbanegaarden ligger, hvor den nu er, og hvor den foreslaas fremtidig at skulle blive liggende. Et andet kunde man maaske have tænkt sig — jeg ser, det har været fremme under Forhandlingerne i Fjor — at man nøjedes med at flytte Værkstederne til Engen. Men foruden at dette er en

temmelig kostbar Foranstaltning, vilde den Plads, der blev tom derved, ikke være tilstrækkelig til, at Godsbanegaarden vel kunde indrettes derpaa. Naar Banegaardsforholdene ved Aarhus skulle faa en taalelig Ordning, er der næppe nu nogen anden Vej at gaa end den at flytte Godsbanegaarden hen, hvor det er foreslaaet, og det forekommer mig heldigt, at man i Aar i Modsætning til i Fjor har foreslaaet at vedtage 50,000 Kv. Alen mere Plads, ligesom det ogsaa forekommer mig, at den Maade, hvorpaa Terrainet er foreslaaet benyttet i Aar, er bedre end den Maade, der blev foreslaaet i Fjor. Spørgsmaalet om at erhverve den ny Plads til Godsbanegaarden er brændende, ikke alene fordi, som jeg har nævnt, og som Motiverne ogsaa vise, den nuværende Plads er for indskrænket, men ogsaa af den Grund, at denne hensigtsmæssige Plads er i Begreb med at overgaa til Bebyggelse. Der er allerede opført derpaa adskillige store Huskaserner, to Gader ere under Anlæg, og Bebyggelser ere begyndte, og flere ere planlagte. Jo mere Bebyggelse der altsaa finder Sted, des vanskeligere og dyrere vil den nødvendige Ekspropriation blive. Fra Godsbanegaarden paa den ny Plads er der en meget bekvem Forbindelse med Havnen, bekvem Forbindelse af Skinnespor og en god Forbindelse for Vognkørsel i lige Linie fra Godsbanegaarden til Havnen; De ville kunne se det paa Kortet, at det er en Linie, som er omtrent 1,500 Alen lang, og som tillige har den Fordel, at der ikke er nogen som helst Stigning paa den, saa det er altsaa en meget gunstig Vej for Vognmandstrafikken. Med Hensyn til Ekspropriationen skal jeg tillade mig at henstille, at man anvender Reglerne efter Loven af 10de Marts 1861 i Stedet for Loven af 5te Marts 1845, da det forekommer mig, at det er retfærdigt, at Lods-ejerne gennem selvvalgte Repræsentanter komme med til en Overvejelse af den fuldstændige Erstatning, der tilkommer enhver, der efter Grundlovens § 82 berøves sin Ejendom. Det er en Ekspropriationsmaade, som i Aarene fra 1868 til 1889 har været anvendt 20 Gange i Modsætning til Forordningen af 1845, som i denne Periode kun anvendtes 6 Gange; og tillige skal jeg henstille til den højtærede Indenrigsminister, at han her, hvor det udelukkende angaar Købstadforhold, til Taksatorer ikke vælger Landmænd eller udelukkende Landmænd, da disse ikke kunne anses for egentlig sagskyndige og selv med deres bedste Vilje ikke ville formaa betryggende at overskue

Købstadforhold og Købstadværdier. — Jeg skal tillade mig sluttelig at berøre et Forhold, der staar den foreliggende Sag ganske nær, nemlig Ombygningen af den Svingbro, der forbinder Havnen med Banegaarden, og ad hvilken ogsaa Godset fra den paatænkte ny Godsbanegaard skal føres ned til Havnen. Denne Bro er gammel, den indeholder kun et Spor, hvad der jo foraarsager en hel Del baade Forsinkelser og Rangeringsulejlighed. Nu er der paa begge Sider af den Dobbeltspor — Havnesporet er jo udvidet ved en Lov, som blev vedtagen i Rigsdagen i Fjor — og naar denne Bro skulde ombygges, burde det formentlig gøres saaledes, at den fik Dobbeltspor forsænket i Broen, saa at den tillige kunde anvendes til almindelig Vognkørsel og desuden give Plads for Fodgængere. Naar Broen skulde have Dobbeltspor, vil den ikke længere kunne være, som den nu er, en Svingbro, den vil heller ikke kunne omdannes til en fast Bro, fordi der Vest for samme ligger en Del af Havnen med Plads for mindre Skibe og en Ophalingsbedding, som Byen og dens Havnetrafik ikke ville kunne undvære. Broen maatte altsaa, naar den skulde gøre passende Fyldest, være en Klappbro, fordi der, som sagt, ikke kan anvendes en Svingbro, thi naar der bliver Dobbeltspor, vil en Svingbro blive saa bred i Forhold til den smalle Aa, at intet Skib vil kunne passere forbi. Denne Bro er jo Forbindelsen mellem Havnen og Godsbanegaarden ikke alene for Gods — men til Dels ogsaa for Persontrafikken. Ogsaa i en anden Henseende kan en Ombygning anbefales, da de høje Støtter paa Midten af Broen staa Sporene saa nær, at det ikke er uden Risiko for Passagerer, som blive førte over i Vogne, de maa i alt Fald ikke se for langt ud af Vinduerne. — Endelig tør jeg maaske anføre, at den forbedrede Banegaards Forhold vil i Aarhus lade os føle Savnet af, at der ikke endnu er Dobbeltspor langs Øst-Længdebanen i Jylland. Jeg haaber, at naar der nu er ført Dobbeltspor over Fyn, vil man ikke vente længe med ogsaa at faa Dobbeltspor paa den østjydske Bane. — Med Hensyn til Broen over Lille Bælt er der ingen Tvivl om, at den vil og maa komme som et nødvendigt Led i gode Færdseforhold, men jeg ved ikke, om det er absolut nødvendigt, at den kommer allerede nu, og det forekommer mig, at den Kostbarhed, som er forbunden med den, kunde anbefale at se, om der ikke kunde findes andre Løsninger, der kunde — i hvert Fald i nogen Fremtid —

erstatte den. Der er allerede blevet peget derpaa, og jeg mener fremdeles, at hvis man resolut skred til en radikal Forbedring af Aarhus—Kalundborg-Routen, saa at man ikke alene fik Dag- og Natfart — saaledes som baade Foreningen af jydsk Landboforeninger og de jydsk Handelsforeninger for nylig have andraget om — men tillige indskød Dampfærger til Godstrafikken, tvivler jeg ikke om, at de forbedrede Trafikforhold vilde optage Gods til og fra Øerne og de  $\frac{3}{4}$  af Jylland, og der vilde derved blive optaget saa meget af den Gods- og til Dels ogsaa Persontrafik, som nu søger over Lille Bælt, at man i lang Tid ikke vilde føle Savnet af, at der ikke er en Bro derover. Jeg tror i det hele taget, at man saa snart som muligt skulde prøve en radikal Forbedring af denne Route ogsaa med Natfart, f. Eks. allerede i den kommende Paaske- og Pinse- trafik. Banen har i Almindelighed, naar den har indlagt Ekstratog under saadan Ferie-Trafik, ikke haft Held til at faa dem stærkt benyttede, fordi Folk ikke have opdaget disse Tog, men jeg er temmelig overbevist om, at en saadan Nattrafik med Dampskibe vil man blive opmærksom paa, og den vil blive benyttet og aftage en stor Del af Trafikken over Lille Bælt. Hermed skal jeg anbefale særlig Banernes Ønske om Erhvervelse af Grund til en ny Godsbanegaard ved Aarhus.

**Alberti:** Jeg har flere Gange, naar her har været Tale om Jærnbanesager, haft Lejlighed til at udtale som min Mening, at Statskassens Penge anvendes bedst til Udvidelse af vore Kommunikationsmidler, til at skabe ny Kommunikationslinier og til at forbedre de Kommunikationslinier, vi have, og bringe dem paa Højde med, hvad Nutiden kræver. Det kan jo meget vel være, at en saadan Anvendelse af Pengene, naar man vil se rent regnskabsmæssig derpaa, kun giver et magert Udbytte, men lige saa sikkert er det, at jo mere vort Kommunikationsvæsen bliver udviklet og fremmet, desto mere have vi hver paa sin Maade direkte og indirekte Nytte deraf saaledes, at naar man vil se paa Sagen fra et mere almindeligt Standpunkt, tør det vistnok siges, at de Penge, som anbringes til Udvikling af Kommunikationsvæsenet, i Virkeligheden give os et meget betydeligt Udbytte. Jeg har derfor kun kunnet se med Tilfredshed paa det Forslag, som den højtærede Minister har forelagt for os, og som nu er under Forhandling. Jeg tror, at alle de Ting, der om-

handles i dette Forslag, ere Sager, som bør fremmes. Om de end maaske ikke alle bør fremmes just i den Form, hvori de ere foreslaaede, ere de dog efter min Mening i Princippet rigtige. Dog maa jeg med Hensyn til Spørgsmaalet om Broen over Lille Bælt sige, at jeg mindre er en Tilhænger af en saadan Bro end af den Plan, som et æret Medlem har omtalt, nemlig Planen om en Tunnel under Lille Bælt. Det kan være muligt, at noget saadant slet ikke kan lade sig udføre, det kan være muligt, at der i Jordbunden er saadanne tekniske Vanskeligheder, at de ikke kunne overvindes, og saa maa man selvfølgelig nøjes med en Bro, da vi efter min Mening bør have en fast Forbindelse. Det er muligt, at det ogsaa vil vise sig, at en Forbindelse ved en Tunnel vil blive saa overordentlig kostbar, at man af den Grund skræmmes bort derfra, men jeg mener rigtignok, at for at man skulde foretrække en Bro for en Tunnel, hvis en saadan overhovedet kan laves, maatte de Udgifter, som Tunnelen vilde drage efter sig, være meget væsentlig større end de, som en Bro vilde drage efter sig. Det er nu en Gang saa, at en Bro er udsat for mere, end en Tunnel vistnok er. En Bro er for det første udsat for Vind og Vej. Der gives jo fra Skotland Eksempel paa, at en Jærnbanebro, der var bygget efter den Tids ypperste Fordringer, af de ypperste Ingeniører, og som man ansaa for holdbar for, hvad man kalder Tid og Evighed, alligevel en skøn Nat blæste ned, medens et Tog kørte over den. Nu vil man maaske sige: Ja, men nu ere Ingeniørerne meget bedre, nu have de taget Lære deraf, og nu vil noget saadant ikke ske. Absolut udelukke noget saadant kan man dog ikke, navnlig naar Broen skal bygges i et Farvand, hvor der til Tider er en saa rivende Strøm som i Lille Bælt, thi denne maa dog vistnok kunne paavirke de Fundamenter, hvorpaa Bropillerne skulle hvile. Dernæst vilde vi, som det ogsaa er fremhævet, i Krigstilfælde meget let risikere at faa Broen ødelagt. Efter min Mening ville vi endogsaa risikere at faa den ødelagt uden for Krigstilfælde. Saa snart det Tilfælde indtræder, at der er Krig i Luften, at en eller anden Magt mistænker os for at ville foretage os et eller andet, kan det ligge i denne Magts Interesse saa vidt mulig at afbryde Forbindelsen mellem vore Landsdele, bl. a. for at forhindre Besættelsen af Fæstningen Kjøbenhavn med vore Tropper. Det vil da ligge meget nær for en saadan fjendtlig Magt at sende et Skib herop og

en, to, tre, skyde denne Bro sønder og sammen. Efter privatretlige Regler skulde han saa ganske vist betale, hvad det koster, at faa Broen i Stand igen, men de Regler, som gælde i Privatretten, have ikke altid Kurs, naar Turen kommer til Folketretten. Det sandsynlige vilde være, at vi selv kom til at samle vor Bro op igen, og vi kunde paa den Maade faa Lov til at bygge vor Bro flere Gange. I Længden kunde det nok være, at dette blev en baade dyrere og meget farligere Ting end at have en Tunnel under Vandet. Jeg antager imidlertid, at dette er noget, som det eventuelle Udvalg vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, og hvorom der saa kan erholdes nærmere Oplysninger.

Men naar jeg nu er meget vel tilfreds med den ærede Ministers Forslag i og for sig, for saa vidt angaar de enkelte Projekter, som det indeholder, maa jeg dog sige, at jeg ganske kan slutte mig til, hvad det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) udtalte om Ønskeligheden af at faa forelagt her i Tinget en samlet Plan over alle de forskellige Jærnbaneanlæg, som man fra Ministerens eller Baneautoriteternes Side paatænker i den nærmeste Tid. Jeg har ved tidligere Lejligheder — i alt Fald ved een tidligere Lejlighed — udtalt Ønsket om, at man kunde se en saadan samlet Plan her i Tinget. Selvfølgelig har det ikke hjulpet det allermindste, men hvis nu det Udvalg, som bliver nedsat, vilde tage sig af denne Sag, haaber jeg, at det vil være i Stand til at fremskaffe en saadan samlet Plan. Saaledes som det nu gaar, tror jeg ikke, det er heldigt. Nu gaar det jo saaledes, at den højtærede Minister en Dag forelægger os et Lovforslag om et, en anden Dag om noget andet, og i det andet Ting forelægges der Lovforslag om forskellige andre Ting. Vi have derved Lejlighed til at sige vor Mening om disse enkelte Ting, som blive os forelagte. Stundom gaar det glat igennem, til andre Tider gaar det igennem med større eller mindre Ændringer, men i Reglen kommer der noget ud deraf, fordi vi alle sammen, eller i alt Fald de fleste af os, ønske at fremme vort Kommunikationsvæsen. Men vi faa ikke altid netop det fremmet, som vi anse for at være det, der kunde være mest paatrængende; vi have kun Lejlighed til at behandle de bestemte Dele af Kommunikationsvæsenet, som fra den højtærede Ministers Side blive os forelagte. Jeg mener, at det kunde være meget heldigt, om vi her i Rigsdagen kunde

ved at faa en saadan samlet Plan forelagt, faa Lejlighed til med virkelig Betydning at tale et Ord med om, i hvilken Tur og Orden de forskellige Anlæg skulde foretages og udføres. Jeg finder, at det vilde være saa meget heldigere for os, om vi kunde faa en samlet Plan, som det forekommer mig, at der fra de forskellige Ministres og fra Statsbaneautoriteternes Side har været en vis Famlen med Hensyn til, hvad der skulde gøres, og hvad der ikke skulde gøres. Denne Famlen finder jeg i og for sig kan være ganske naturlig, naar man ser hen til Størrelsen og Betydningsfuldheden af de Opgaver, som ligge for, men vi skulde dog helst se at komme bort fra denne Famlen, fordi den medfører en vis Usikkerhed for os, en vis Tvivl, om nu netop ogsaa det, som denne bestemte Minister i dette bestemte Øjeblik forelægger, er det rigtige, eller om maaske noget, som en tidligere Minister til en anden Tid har forelagt, var det egentlig rigtige, eller om maaske endelig noget tredje skulde være det rigtige. Jeg skal tillade mig at nævne nogle Eksempler herpaa. Den Gang Forslaget om den ny Godsbanegaard her ved Kjøbenhavn oprindelig blev forelagt, indeholdt det forskellige Krav, navnlig med Hensyn til Viadukter, Bygninger og lignende, som den daværende Minister ved den endelige Afgørelse gik ind paa at skyde ud, saaledes at Projektet kunde fremmes uden Hensyn dertil. I Fjor bevilgede vi et Par Millioner væsentlig til de samme Ting, som i 1894 bleve skudte ud. Naturligvis var det rigtigt, at vi bevilgede det i Fjor, men det var ikke rigtigt, at det blev skudt ud i 1894, efter at man oprindelig havde haft Øje for, at disse Udgifter burde være indbefattede i Forslaget. Det viser i alt Fald en vis Spadseren frem og tilbage, tyder paa en vis Famlen. Jeg skal nævne en anden Ting. I Samlingen 1892—93 blev der af den daværende Minister fremlagt et Forslag om den samlede Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn. Det indbefattede baade Personbanegaard, Godsbanegaard og Maskinværksteder, og det var beregnet paa at skulle være en Ordning, der i alle de Dele, hvoraf det bestod, kunde strække til i et uoverskueligt Tidsrum. Blandt de Dele, som Forslaget bestod af, men som den Gang ikke kom til Gennemførelse, var ogsaa Opførelsen af ny Centralværksteder til  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Nu for kort Tid siden har den højtærede Minister forelagt i Landstinget et Forslag om ny Centralværksteder til  $4\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Hvad er nu det rigtige? Ganske vist, Trafikken er steget i de Aar, der ere gaaede siden, og Antallet af Vogne og Lokomotiver er ogsaa steget; men hvis man i 1892 for  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. kunde bygge et nyt Centralværksted, der kunde gøre Fyldest for en uoverskuelig Fremtid, kan det dog vel umuligt antages, at det skulde være nødvendigt nu at forlange  $4\frac{1}{2}$  Mill. Og omvendt, hvis det er rigtigt at forlange  $4\frac{1}{2}$  Mill. til et saadant Centralværksted, er det aldeles ubegribeligt, at man i 1892 har kunnet lade sig nøje med kun at forlange  $1\frac{1}{2}$  Mill. til samme Øjemed. I sin Tid, da Forslaget om Kystbanen blev forelagt, var det oprindelig bestemt, at Kystbanen skulde udgaa fra Hellerup Station til Helsingør. Under de senere Behandlinger gik man fra Ministerens og Statsbaneautoriteternes Side over til en Bestemmelse om kun at lade den gaa fra Klampenborg til Helsingør Station. Nu have vi haft et Forslag om at tage det op, som man den Gang lod ligge. Jeg synes ogsaa, at dette tyder paa en vis Famlen. Jeg siger slet ikke, at det er urigtigt, at den højtærede Minister nu tager det op, som man den Gang lod ligge; det kan godt være, det urigtigt bestaar i, at man den Gang lod det ligge. Jeg er selv tilbøjelig til at tro, at en saadan Forøgelse af Sporene fra Hellerup til Klampenborg er noget, som i alt Fald vil være meget heldigt; men nogen konsekvent Forfølgelse af Baneadministrationens Formaal synes jo ikke at fremgaa heraf. Det er sikkert kun et halvt Aar siden, skønt det kan jeg ikke sige aldeles afgjort, at Hellerup Station blev væsentlig ombygget, en Del af Hovedbygningen blev bygget om, og der blev vistnok lavet en ny Perron og en Perrontunnel og forskellige Sporanlæg. Jeg tror kun, det er et Par Aar siden, men det er tit vanskeligt at holde Aars tallene i den rette Orden. Nu foreligger der et Forslag om en total Ombygning af Hellerup Station til en Udgift af henved 400,000 Kr., hvorved der af den nuværende Station ikke bliver andet tilbage end en Stump Perron, nogle Stumper Spor og Rudimenter af Perrontunnelen. Jeg synes heller ikke, at det tyder paa nogen stor Sikkerhed eller Fremsyn fra Statsbaneautoriteternes Side; men saa kommer desuden det, at der jo nu sidder den af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) omtalte Kommission til Behandling af Spørgsmaalet om Personbanegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, og hvad dermed staar i Forbindelse. Og medens den sidder, fremkommer det Forslag,

som nu ligger oppe i Landstinget, hvorved man baade gennem Bortflytningen og Nyopførelsen af Centralværkstederne griber ind i en Del af Kommissionens Opgave, nemlig Fremkaldelsen af Planen til Dispositionen over den nuværende Banegaards Areal, og gennem Forslaget om en saadan total Ombygning af Hellerup Station griber ind i Kommissionens Opgave til at stille Program og fremkalde Planer om en Ordning ikke blot af Forholdene ved den nuværende Hovedbanegaard, men af alle de Banelinier, som føre ind til Byen. Fra mange Sider i Kommissionen, ja fra alle Sider i Kommissionen har man nemlig været paa det rene med, at Hellerup Station hørte med herunder, fra mange Sider i Kommissionen har man været paa det rene med, at det Lovforslag, der er forelagt i Landstinget, griber ind i Kommissionens Opgaver, og fra ingen Side i Kommissionen er det blevet modsagt, at Forslaget griber ind i Kommissionens Opgaver. Jeg tror ikke, at det har været den højtærede Ministers Hensigt ved at fremlægge dette Lovforslag i det andet Ting at ville tilsidesætte eller krænke Kommissionen eller dens Medlemmer; det tror jeg slet ikke, det er i alt Fald noget, man ganske kan se bort fra, men jeg nævner det som et yderligere Eksempel paa den underlige Vaklen, Usikkerhed, der er med Hensyn til alle disse Planer. Og faktisk er det, at Stillingen nu er den i Kommissionen, at Eksistensen af dette Lovforslag lægger meget væsentlige Hindringer i Vejen for Kommissionens Arbejde og maaske kan faa en skæbnesvanger Betydning derfor. Forholdet er nu dette, at i Morgen tidlig have vi et Kommissionsmøde, som rimeligvis vil blive af afgørende Betydning. Spørgsmaalet var fremme ved Kommissionens Møde forrige Onsdag, og kun ved Anvendelsen af den største Energi lykkedes det den Gang at afværge, at det da kom til en Krise. Hvorledes det nu vil komme til at ligge for i Morgen, kan jeg naturligvis ikke vide paa Forhaand, men efter den Forhandling, der var i Onsdags, er det højst sandsynligt, at det Møde, der holdes i Morgen, vil blive af afgørende Betydning. Og det er saa overordentlig let for den højtærede Minister at bringe denne Sag til en heldig Løsning, thi han behøver jo blot, som det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds nævnede, at udtale, at han agter at tage dette Forslag tilbage i Landstinget. Derved behøver den højtærede Minister jo slet ikke at lægge paa Hylden andet eller

mere af Forslaget end de to enkelte Punkter, som gribe ind i Kommissionens Opgave. Og de lægges end ikke paa Hylden for bestandig, men behøve jo kun at lægges hen for den Tid, der gaar, indtil Kommissionen har fuldført sit Arbejde og bedømt de indkomne Planer, altsaa rimeligvis til næste Forsommer. Der er ikke det mindste i Vejen for, at den højtærede Minister, efter at have taget Lovforslaget tilbage, paa ny kan fremsætte et Lovforslag om Ordningen af Forholdene ved Korsør Station; der er end ikke det mindste i Vejen for, at den højtærede Minister kan fremsætte Forslag paa ny om et nyt Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg, idet han der kan gøre det samme, som han gjorde i Fjor ved Forslaget om Dobbeltsporet til Korsør Station, hvor man netop udskød Ordningen af Korsør Stationsforhold. Saaledes kunde den ærede Minister ogsaa nøjes med at udskyde Ordningen af Forholdene ved Hellerup Station, indtil Kommissionens Arbejde er forbi, og Kommissionen har bedømt de indkomne Planer; saa vil det være Tiden for den højtærede Minister til at tage Spørgsmaalet om en Omordning af Hellerup Station op. Ved en saadan Fremgangsmaade vil han kunne opnaa, at man, hvis Rigsdagen i det hele taget vedtager Forslaget om dette Dobbeltspor, vil kunne komme til at køre paa dette Dobbeltspor akkurat til samme Tid som, hvis Forslaget bliver liggende i den Skikkelse, det nu har. Det fremgaar nemlig af Forslagets Anmærkninger, at Anlægget af Dobbeltsporet med alt, hvad dertil hører, vil tage 3 Aar fra Lovens Vedtagelse. Der er altsaa ikke det mindste i Vejen for at begynde Anlægget af Dobbeltsporet fra Klampenborg-enden og fortsætte og ende sidst ved Hellerup. Derved vilde man, hvis den højtærede Minister mener at kunne gaa den Vej, komme til Ende med Sagen uden at behøve at tabe en eneste Dag derved. Der er jo heller ikke noget i Vejen for, hvis den højtærede Minister mener det nødvendigt, at han ad den ene eller den anden Vej kan fremsætte Forslag om en midlertidig Afhjælpning af de Mangler, der muligvis kunne være ved Centralværkstedet. Jeg kan derfor ikke se, at de Opgaver, den højtærede Minister har at varetage, i allermindste Maade ville kunne lide noget Skaar derved, at han fra Banegaardskommissionens Arbejde rydder den Sten, som han absolut selv har lagt der.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Jeg vil dog bede ærede Medlemmer erindre, at

det i Landstinget forelagte Forslag ikke ligger til Forhandling her i Tinget, og at man derfor maa begrænse sig i sin Omtale heraf. Jeg beder ærede Medlemmer, som herefter faa Ordet, at tænke derpaa og handle derefter.

**R. Sørensen:** Naar jeg har bedet om Ordet, er det for at udtale mig om de fynske Baneforhold, som netop berøres i dette Lovforslag. Det er jo store Midler, der kræves til Gennemførelsen af denne Lov og særlig for Fyns Vedkommende. Der forlanges ikke mindre end 6 Mill. Kroner, hvilken Sum endda vil blive forhøjet ved Ekspropriationsudgifter og yderligere Forlængelse af Banen fra Kauslunde til Middelfart. Det Spørgsmaal maa jo snart rejse sig for os, om vi dog ikke en Gang kunne faa saa mange Baner, at det i Tidens Løb vil komme til at blive en Hindring for Statens Budget. Jeg synes, at det maa staa klart for os, at Udviklingen ikke kan blive ved at gaa, som den er gaaet i de sidste 10—20 Aar; og jo flere Baner der kommer, desto mindre vil der blive for de enkelte at fortjene. Den Banestrækning paa Fyn, hvorom der her er Tale, vil blive aldeles uproduktiv, idet de Landkommuner, der ligge langs med Banen, blive lige saa godt betjente af et Spor som af to, og det samme gælder Købstæderne, idet Dobbeltsporet kun er beregnet paa den gennemgaaende Trafik. Det bliver altsaa en uproduktiv Udgift med dette Dobbeltspor gennem Fyn. Ser man hen til Overslaget, saa synes det mig, at Overslaget er meget flot lagt. Der er foreslaaet Forhøjelse til forskellige Stationer, f. Eks. Holmstrup Station med 14,000 Kr., Odense med 88,000 Kr., Tommerup med 23,000 Kr. og Skalbjærg med 35,000 Kr. Jeg tror, at de, der kende Forholdene, ville være enige med mig i, at Trafikken nu bliver den samme, selv om vi faa Dobbeltspor, og jeg kan derfor ikke forstaa, at der foreslaas bevilget saa store Summer til Stationsbygningerne. I det hele taget staa det for mig saaledes, at alt dette vil være uproduktivt. Men selvfølgelig kan jeg ikke undgaa at se, hvad det er, der gør sig gældende for dette Forslags Fremkomst, det er naturligvis den gennemgaaende Trafik, som er Skyld i, at Forslaget er fremsat, og man maa jo indrømme, at det der har sin Betydning. Men kunde man ikke gaa en anden Vej med Hensyn til disse Udgifter paa Fyn? Jeg vil tillade mig at henlede den højtærede Ministers og det eventuelle Udvalgs Op-

mærksomhed paa et Forslag, som er almindeligt omtalt paa Fyn, og som maaske kunde ændre Forholdet saaledes, at det vilde kunne gaa i en overskuelig Fremtid. At lægge et Dobbeltspor fra Nyborg til Odense vil være en let Sag, thi der er Terrainet fladt og jævnt, men fra Odense til Middelfart er det et meget vanskeligt Terrain at bygge en Bane paa, idet der er store Udgravninger, Kildevæld og Moser, naar man skal følge det Spor, der ligger. Som det er den højtærede Minister bekendt, er der et Udvalg, som virker for en Bane mellem Odense og Middelfart, en direkte Linie netop paa denne Banestrækning; det staaer med Pengene til et saadant Foretagende og mangler kun Koncessionen. Det var ved et rent Uheld, et Tilfælde, at det ikke har faaet denne, idet Kredsens daværende Rigsdagsmand, Rigsdagsmanden for Bogensekredsen, var bleven opfordret til at skaffe dette Baneanlæg ind paa Jærnbaneloven; men mærkeligtvis glemte det. Det Tilfælde indtraf altsaa, at netop dette Udvalg, som stod med Midlerne, ikke fik Tilladelsen, hvorimod en hel Del Udvalg, der ingen Midler havde, fik Tilladelse til at bygge Baner. Derfor skal jeg henlede Opmærksomheden paa, om man ikke kunde lægge Dobbeltspor mellem Nyborg og Odense, og derimod undgaa at lægge Dobbeltspor mellem Odense og Middelfart ved at lægge en ny Bane der. Derved vil Staten spare saa godt som alle sine Millioner; og en hel Del Kommuner, og det Landets rigeste, ville blive betjente af en Bane og ville bringe Støtte til Middelfart og Odense, idet Oplandet vil blive draget ind til disse to Byer. Jeg tror, at der meget let vil kunne opnaas en saadan Ordning, og der vil ikke være noget til Hinder for, at der ad denne Bane vil kunne gaa adskillige Eksprestog eller gennemgaaende Tog om Dagen uden at genere Færdselen. Jeg vil henstille til Udvalget, om der ikke burde gøres et Forsøg ad denne Vej. Ved dette Forslag kan der kun vindes, ikke tabes; thi skulde det om nogle Aar vise sig, at det ikke var tilstrækkeligt at faa denne direkte Linie mellem Middelfart og Odense, kunde man jo endda gaa til at bygge Dobbeltsporet. Jeg tror, at man skal forsøge at gaa den Vej; lægge vi nu et Dobbeltspor og saa atter en direkte Linie til Middelfart, som man staaer og har Penge til, blev der jo tre Spor til Middelfart, og det kunde dog være for meget af det gode. I det hele taget er mit Standpunkt dette, at vi maa se at holde lidt igen med at bygge Baner, thi

Jeg er bange for, at vi løbe den Risiko, naar nogle Aar ere gaaede, at har det været behageligt, saa kan det blive ubehageligt nok at holde disse Baner gaaende. Jeg vil altsaa henstille til Udvalget at tage under Overvejelse, om man ikke skulde skyde den Genvej at gaa direkte fra Odense til Middelfart med en ny Linie. Der er kun den Forskel, at der maaske vil komme til at ligge en Milsvej eller halvanden mellem Sporene, ellers vil det gøre samme Nytte.

**Ousen:** Naar man gør sig den Ulejlighed at sammenlægge de Summer, som de her i Tinget forelagte Forslag til Udvidelse af vore Jærnbaner komme til at andrage, og tillige tager det Forslag med, som ligger oppe i Landstinget, om en Udvidelse af de sjællandske Jærnbaner, kommer man til en ret betydelig Sum; man naar nemlig til et Beløb af næsten 37 Millioner Kr., det vil sige, naar man medregner den Sum, som den projekterede Bro over Lille Bælt er anslaaet til. Det kan ikke nægtes, at det er et meget betydeligt Beløb, saa at det er naturligt, at man studser derved. Naar Rigsdagen skal til at tage Bestemmelse om eller rettere sagt manøvrere med saa store Summer paa en Gang, er det derfor i sin Orden, at man tænker paa, om der dog ikke muligt kunde spares nogle af disse Penge, om det vil være rigtigt, i alt Fald i en saa nær Fremtid, at baandlægge en saa stor Kapital. Foruden den Sum, jeg her har nævnt, kommer der jo endnu et ganske betydeligt Beløb, hvorom der ganske vist i Øjeblikket ingen Oplysninger foreligge, men som man kan være aldeles sikker paa vil blive et ret betydeligt Beløb, nemlig samtlige Ekspropriationsudgifter til disse Foretagender. De ville ikke blive saa ganske ringe, thi man ser jo, at hvor man eksproprierer til et Dobbeltspor, blive Ekspropriationsudgifterne betydelig højere, end hvor man eksproprierer til en ny Bane, og dette ligger jo ganske simpelt i, at man der kommer til at ekspropriere en Del Jorder, som forud ere gjorte betydelig mere værdifulde, ikke blot fordi der gaar en Bane igennem, men særlig fordi der ligger en Del Stationer omkring i Terrænet. Disse Jorder omkring vore Stationer ere stegne betydelig i Værdi, siden Stationerne ere komne til at ligge der, og det medfører selvfølgelig, at en Ekspropriation til et Dobbeltspor kommer til at andrage endogsaa ret betydeligt ud over, hvad en Ekspropriation til en ny Bane kommer til at koste. Naar man da vil udregne hele

den Udgift, som de forelagte Forslag ville medføre for Statskassen, vil man komme op til et overordentlig betydeligt Beløb, netop ogsaa paa Grund af, at Ekspropriationsudgifterne blive meget betydeligere. Men bag ved alle disse Udgifter, som vi altsaa enten have Tal for, eller som ville blive foranledigede ved de Forslag, der er Tale om i Øjeblikket, venter der os endnu overordentlig store Udgifter, de Udgifter, som Ordningen af de kjøbenhavnske Banegaardsforhold ville medføre. Det er jo noget, der stadig har været fremme under disse Forhandlinger, at ogsaa disse Forhold trænge sig paa, og der er jo ogsaa en Kommission, der sidder og overvejer disse Forhold, saa det er noget, man ved, at det ikke alene er de her foreliggende Forslag og det, der i Øjeblikket ligger i Landstinget, der bliver Tale om, men at ogsaa Forslagene om en Udvidelse af Københavns Banegaardsforhold ville følge efter, og det vil forøge Udgifterne meget betydeligt. Herigennem kunde der da ligge en Spore til i alt Fald at se sig nøje for, inden man gaar saa vidt, som de alt her foreliggende Forslag pege paa. Det, jeg ellers særlig vil opholde mig lidt ved, er — jeg, kan næsten sige selvfølgelig — det Forslag, som gaar ud paa at bevilge et Beløb til en Konkurrence om en Bro over Lille Bælt. Ganske vist er det saa, at selve Planen om Broen over Lille Bælt ikke foreligger endnu, men det forekommer mig, at, hvis Rigsdagen gaar ind paa at bevilge de 60,000 Kr. til Afholdelse af denne Konkurrence om en Bro over Lille Bælt, har man allerede derved begyndt at give fra sig saaledes, at det bliver vanskeligere at sige Stop, naar de endelige Planer komme til at foreligge. Ganske vist er 60,000 Kr. for Statskassen ikke saa betydeligt et Beløb, at det i og for sig kan virke afskrækkende, men jeg synes nok, at, naar man har opfordret baade Indlandets og Udlandets Ingeniører og store Ingeniørfirmaer til at deltage i en saadan Konkurrence, er man allerede derved kommen saa vidt, at man ikke har saa let ved at sige stop igen, og derfor synes det mig, at, før man gaar saa vidt, maa man være nogenlunde klar over, hvor nødvendigt i det hele taget et saadant Foretagende som det, at føre en Bro over Lille Bælt, maa anses for at være. Naar man da tager Hensyn til de Planer, der for Tiden ere fremme, tror jeg, at man kan sige, at Spørgsmaalet om en Bro er paatrængende. Vi have jo her paa Bordet liggende et Forslag om en Færgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, og der er vel al Ud-

sigt til, at dette Forslag vil blive til Lov endogsaa i denne Samling. Naar man tænker sig en saadan moderne Dampfærgeforbindelse etableret mellem Gedser og Warnemünde, ligger det ikke blot nær at antage, men saa synes jeg, at man ogsaa kan være helt sikker paa, at Gedser—Warnemünde Routen vil tage et saadant Opsving, at en hel Del af de Varer, der nu gaa fra Tyskland op over Vamdrup og Fredericia — for ikke at tale om Persontrafikken — fremtidig vil gaa over Gedser—Warnemünde. Kaster man blot et flygtigt Blik paa et Europaskort og ser, hvad der ligger Syd for, naar man kommer fra Gedser—Warnemünde, ser man straks, at det er store Strækninger af Tyskland, saa at sige det halve af Tyskland, som man kan paaregne for en saadan Route, for ikke at tale om de Forbindelser, vi i det hele have med det østlige Evropa, og selvfølgelig ogsaa med Østerrig-Ungarn. Naar denne Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde er traadt i Kraft, tror jeg, at al Samfærdsel med denne store Del af Tyskland og med Østerrig-Ungarn og hele det østlige Evropa vil foregaa ad denne Route, og det vil bringe en meget stor Del af den Varetrafik, som nu gaar fra Tyskland over Vamdrup—Fredericia, betydelig ned. Allerede af den Grund mener jeg, at man ikke vil have Brug for en fast Bro over Lille Bælt, men dernæst er der en anden Route, som der allerede er slaaet paa i Dag af det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Høgh-Guldberg), hvis Udvikling selvfølgelig ogsaa vil medføre, at hele den Trafik, der nu gaar over Fredericia, vil blive noget indskrænket. Jeg tænker derved paa Forbindelsen Aarhus—Kalundborg. Der er ikke Spørgsmaal om, at hvis denne Forbindelse virkelig bliver udviklet, ogsaa dertil, som det blev nævnt af det ærede Medlem for Aarhus, at vi ligeledes paa den Route fik Natfart, saa vilde en meget stor Part af den Trafik, der nu foregaa fra det nordlige Jylland over Fredericia, gaa over Aarhus—Kalundborg, og det vil altsaa medføre, at Trafikken over Fredericia ogsaa blev indskrænket for Jyllands Vedkommende. Disse Ting tilsammen, tror jeg, ville have til Følge, at Spørgsmaalet om en Bro over

Lille Bælt kan skydes saa langt ud i Fremtiden, at vi ikke her behøve at regne dermed. Men Spørgsmaalet med Hensyn til Lille Bælts Routen er jo ogsaa endelig det, hvorledes den bliver besørget. Jeg har det bestemte Indtryk, at Overfarten over Lille Bælt nu i en meget lang Aarrække er bleven forsømt fra Administrationens Side. Om det ligger i, at man har haft Tanken om Broen oppe og af den Grund har ømmet sig ved at koste noget paa denne Route, ved jeg ikke, men saa meget er sikkert, at lægger man Mærke til, hvorledes Udviklingen over Store Bælt er gaaet frem, hvad man har kostet paa at sikre Overfarten derover, og sammenligner det med, hvad der er gjort for at sikre Lille Bælts Overfarten i den sidste halve Snes Aar, maa man sige, at denne er bleven stillet rent i Skygge. Det er nu rimeligt nok, at der bekostes mere paa en Route over Store Bælt end paa Lille Bælts Routen, og det er derfor ikke det, at vi have store Færger over Store Bælt, jeg sigter til; thi jeg tror ikke, at saadanne Færger ville være hensigtsmæssige paa Lille Bælt. Men der er ogsaa for Isforholdenes Vedkommende truffet langt mere omfattende Foranstaltninger paa Store Bælt. Jeg mener ikke, at man skulde have lige saa omfattende Foranstaltninger for Lille Bælt, men kun, at man skulde have forholdsvis tilsvarende, og det har man ikke. I den Aarrække, jeg har nævnt, har man anskaffet to virkelig moderne Isbrydere til at holde Farten over Store Bælt i Gang under Isforhold, medens man ikke har gjort det mindste for at holde Farten over Lille Bælt i Gang. Til Farten der under saadanne Forhold har man en halvgammel Skruefærge, der ikke egner sig til at være Isbryder. Hvad man ellers benytter den til, ved jeg ikke, thi jeg ser, at den omtrent stadig ligger i Fredericia Havn. Om den i det hele ikke duer til at manøvrere med i Bæltet, og om man slet ikke har Brug for den, ved jeg ikke, men jeg ved af egen Erfaring, at til at bryde Is duer den ikke. Det kunne de andre Færger, naar Hjulene paa dem kunne holde, bedre gøre, men Hjulskibe due i øvrigt ikke til at bryde Is, og jeg er af den Formening, at hvis man vilde sætte samme Kraft ind paa at besørge

Overfarten over Lille Bælt, som man i de senere Aar har anvendt paa Farten over Store Bælt, var der ikke noget at klage over, og saa tror jeg ogsaa, at man meget let vilde naa det Resultat, at man, som man havde begyndt med, kunde lade de gennemgaaende Passagerer sove uforstyrrede paa Farten over Lille Bælt. (*En Stemme:* Det behøves ikke!) Ja, under alle Omstændigheder er det en Behagelighed, som Publikum allerede var vænnet til, og naar en saadan Behagelighed pludselig berøves Publikum, saa er det en af de allervirkningsfulde Maader, hvorpaa man kan bringe dem til at agitere for en fast Bro over Lille Bælt; naar man gør Publikum ked af den Forbindelse, der allerede er, saa er det naturligt, at det tænker paa at faa en bedre paa en anden Maade. I det hele tror jeg, at naar man faar de tre Ting: en Dampfærgeforsbindelse over Gedser—Warne-münde, en Udvikling af Forbindelsen Aarhus—Kalundborg og en bedre Besørgelse af den nuværende Forbindelse over Lille Bælt, saa vil dermed egentlig være gjort, hvad vi i Øjeblikket og i lang Tid vilde behøve. Hvis man nu tænker sig Forslaget om den faste Bro gennemført, synes jeg ogsaa, at man bør se paa, hvad det er, man forlader ved Gennemførelsen deraf. Man forlader da samtlige de Anlæg, man har paa Strib, og alle ærede Medlemmer vide, at det er store Kapitaler, som stikker deri, og tillige forlader man alle eller saa godt som alle Anlægene ved Fredericia. Det vil ikke alene sige selve Dampfærgeanlægene og Sporforbindelsen i den Anledning, men hele det store Bane-gaardsanlæg, som nu findes, vil man jo saa godt som ingen Brug faa for, hvis man skulde lægge hele Trafikken uden om Byen, og det er selvfølgelig alle ærede Medlemmer bekendt, at der netop i den sidste Aarrække har været kostet ganske betydelig paa Bane-gaardsforholdene i Fredericia. Det er ogsaa for ganske nylig kan jeg gerne sige, at hele den Omordning, der er foregaaet i Bane-gaardsforholdene i Fredericia, heri bleven færdig, og det er gjort med en Bekostning af omkring 1/2 Mill. Kr. Det er altsaa ikke saa lidt, man opgiver ved at forlade den nuværende Forbindelse. Ogsaa med Hensyn til Bekostningen maa det være mig tilladt at udtale mig ganske kort, jeg tror nemlig, at den Sum, som man anslaaer Broen til, nemlig 15 1/2 Mill., ikke vil holde Stik. I Motiverne til det foreliggende Forslag nævnes Broen over Firth of Forth, og der peges hen paa denne som et Eksempel

paa, at man ogsaa vil være i Stand til at føre en Bro over Lille Bælt. Det kan være rigtigt nok; men det frister mig til at paavise, hvorledes det i sin Tid gik med Overslaget til denne Bro. Den ansloges til 28 Millioner Kr., men inden den var færdig, var man oppe paa et Beløb af 45 Mill. Kr., altsaa en Overskridelse af 17 Mill. eller nøjagtigere af 17,100,000. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det let vil gaa paa samme Maade her, at Overslaget vil blive betydelig overskredet. Man har ganske vist den Udvej at kunne akkordere med et Firma, saa at det overtager Broen i Entreprise til en fast Sum; men saa føler jeg mig ogsaa overbevist om, at Summen vil blive større end 15 1/2 Mill. Disse 15 1/2 Mill. skulle endda slaa til til meget mere end Broen, idet der derunder tillige er indbefattet Udgifterne til Stationsanlæg ved Middelfart samt Bygning af det Stykke ny Bane, som forarsages ved den faste Bro; dertil kommer endvidere de betydelige Anlæg paa jydsk Side, idet man fra Broen, hvor den støder til paa jydsk Side, skal gaa op til et Punkt paa den nuværende Bane mellem Fredericia og Kolding; og fra dette Punkt paa Banen skal man med et nyt Stykke Bane op til den nuværende Nordbane paa et Sted omtrent midt mellem Pjedsted Station og Fredericia. Men foruden disse 2 ny Stykker Bane vil det blive nødvendigt at bygge en stor ny Foreningsstation paa det Sted, hvor man mødes fra Lille Bælt støder til Sydbanen. Der gøres ogsaa Rede herfor i de Motiver, der ledsage Forslaget, og denne Foreningsstation vil ikke blive noget ubetydeligt, idet hele den Omringling, der nu finder Sted paa Fredericia Bane-gaard, vil blive lagt ud paa dette Sted, og naar man lægger Mærke til, hvilket Arbejde med Omringling af Vogne der nu foregaar paa Fredericia Bane-gaard paa Grund af de mange Tog, som mødes der, faar man et godt Billede af, hvad der i Virkeligheden vil behøves ude paa den ny Foreningsstation. Til alt dette, som ikke en Gang er medregnet i Overslaget, kommer tillige, hvad der ogsaa er nævnt i Motiverne, Udgifterne til de militære Foranstaltninger. Hvor disse bestaa, ved jeg ikke, da de kun lige er nævnt i Motiverne, men jeg antager, man derved tænker paa Skanser paa hver Side af Lille Bælt, og Udgiften til dem vil ikke blive ganske ubetydelig. Men selv om man gennemfører disse militære Foranstaltninger, er man, som det ogsaa blev nævnt af den første ærede Taler (C. Hage), ingenlunde sikret.

Vi risikere, at vi under Krigsforhold eller under Omstændigheder, hvor en Krig stærkt truer, ere udsatte for delvis at maatte ødelægge Broen netop for at forhindre Samfærdselen. Og, som sagt, disse militære Foranstaltninger ere ikke medtagne i Forslaget. Inden jeg slutter, maa jeg have Lov til at omtale den Indflydelse, som Forslaget vil faa for den By, jeg repræsenterer. Hvis dette Projekt med en fast Bro og Omlægning af Banerne gennemføres, er det i sin Orden, at saa kommer Fredericia ikke til at indtage den Stilling som et Knudepunkt for Jærnbanelettet her i Landet, som den nu indtager. Hvis man fører Banen paa den jyske Side op fra Lille Bælt saa langt Nord paa, at den ogsaa støder til Nordbanen, sker der simpelthen dette, at Fredericia By bliver kastet uden for den almindelige Samfærdsel, og hvad det har at betyde for en By, behøver jeg vistnok kun at nævne for de ærede Medlemmer, saa ville de med det samme forstaa det. Det fra nu at være Knudepunkt paa en saa vigtig Jærnbanelinie, som det i Virkeligheden er, at synke ned til et ligge ganske afsides fra Jærnbaneforbindelsen er jo noget, der vil ramme en By ganske føleligt. Derfor mener jeg, at sammen med de pekuniære Overvejelser, som selvfølgelig vil komme til at foregaa i et Udvalg, kan det dog heller ikke lades rent ude af Betragtning, hvilken Indflydelse det vil have paa en By som Fredericia. Man kan dog ikke uden videre, synes det mig, forrykke de økonomiske Forhold i den Grad, som her vilde ske. Ejendomspriserne f. Eks. inden for Byen vilde jo blive meget mindre, maaske kun det halve af, hvad de ere i dette Øjeblik. Jeg mener derfor, at dette ogsaa er et Forhold, som om det end ikke bliver det afgørende, under alle Omstændigheder maa tages i Betragtning, naar man skal overveje, om man skal gaa til det meget betydelige og meget bekostelige Skridt at føre en fast Bro over Lille Bælt.

**Lohmann:** Skönt jeg, ligesom adskillige af de ærede Herrer, der have haft Ordet før mig, føler mig ikke saa ganske lidt imponeret af de Millioner, som den højtærede Indenrigsminister saa frimodig fører frem for os i det Lovforslag, som her foreligger til Behandling. (Jeg) dog så Hovedsagen af den Mening, at det foreliggende Lovforslag fortjener at fremmes, og jeg vil derfor medgive det min Anbefaling paa Vejen. Jeg kan ikke undlade at udtale min Forundring over den For-

dringsløshed, som i Dag gør sig gældende her i Folketinget over for Jærnbanevæsenet. Hvor er Tonen ikke forskellig fra tidligere Dage. Denne uhyre Nøjsomhed er meget sjælden til daglig Brug; da plejer man ret godt at stille Fordringer. Men i Dag synes man at være saa uhyre nøjsom. Skulde dette monstro komme af, at man mærker, at nu gælder det Millioner? Der tales i Motiverne til Lovforslaget om de berettigede Krav, der kunne stilles til Personbefordringen og Godstransporten. Jeg vil derom sige, at Kravene ere kun berettigede, for saa vidt man er villig til at vederlægge dem med klingende Mønt, ellers ikke. Hvis man svigter i den Henseende og ikke vil ud med Millionerne, har man ikke Ret til at stille stedsøstigende Krav til Jærnbanevæsenets stadsige og videre Udvikling. Der er end paa det foreliggende Forslag nogle Punkter, som jeg mener, at man absolut og helti kan anbelale til Fremme, og andre Punkter, over hvilke jeg mener, at man maa stille sig noget mere reserveret; men om det hele vil jeg ganske villig indrømme, at det fortjener den allernøjeste Overvejelse af Rigsdagen, og navnlig fortjener det at overvejes i Sammenhæng med de andre store Jærnbaneforslag, som enten ere forelagte, eller som der er Udsigt til at faa forelagte i den nær Fremtid. Jeg skal i min Omtale af Lovforslaget holde mig paa det Omraade, hvor jeg er bedst kendt, og hvor jeg mener paa Grund af mit personlige Kendskab at have en vis Ret til at tale med om denne Sag. Det er de særlige Forhold over paa Fyn. Det er Lovforslagets § 14, og i Undersb, foreslaas der 6,000,000 Kr. til Dobbeltspor fra Nyborg til Kavslunde, med tilsvarende Ombygning eller Udvidelser af samtlige Stationer paa Linien. Jeg indrømmer, det er en meget betydelig Udgift, men det skal ogsaa siges, at det er en Hovedroute af første Rang i vort Jærnbanevæsen, en Hovedroute, som vi slet ikke have Mage til uden for Kjøbenhavns Omegn, som vi slet ikke kunne undvære, og som ikke kan erstattes paa nogen Maade af alle de Røtter, som ere fremstillede her af forskellige ærede Medlemmer. Jeg holder mig forvisset om, at vi aldrig naa det Tidspunkt, da vi ere i Stand til, saa meget som det er nødvendigt, at lede Rejsestrømmen fra denne Hovedroute over til Sidelinieme. Den vil vedblive at hævde sin Rang som Hovedroute og maa derfor udvikles, efter som Tiden kræver det. Det giver for Resten et ret interessant Billede af Jærnbaneforholdene paa Fyn, naar man lægger

Mærke til, at man her paa en Strækning af 9,76 Mil har ikke mindre end 14 Stationer, hvoraf over Halvdelen endogsaa er ganske betydelige Stationer. Det viser en ganske usædvanlig Udvikling af Jærnbanevæsenet paa denne Route, og derfor siger jeg, at den fortjener at plejes og holdes paa Højde med Tidens Fordringer. Der er stillet Forslag om, at der i Odense skal anlægges to store Viadukter, en i Nørrebrogade og en ved Rugaards Landevej i Kongensgades Forlængelse, begge under Banen og af en Bredde paa 36 Fod. Jeg vil om disse Forslag sige, at de forekomme mig meget betimelige, thi Forholdene, saaledes som de ere der — og jeg kender dem af personlig Erfaring — ere højst uheldige og kunne ikke opretholdes uforandrede, navnlig ved Rugaards Landevej. Der maa da i en nær Fremtid gøres noget, og jeg hilser derfor dette Forslag med Glæde. Derimod tror jeg ikke, at den foreslaaede Viadukt over Banen ved Middelfart Landevej er saa paatrængende nødvendig. Jeg hilser ligeledes med Glæde Ombygningen af Gelsted Station. Der har fra Beboernes Side for længe siden været fremført Andragende om en bedre Stationsbygning med Ventesal ogsaa for 1ste og 2den Klasse. Det glæder mig, at der er opført en Sum paa 33,692 Kr. til en ny Bygning paa dette Sted. Jeg holder mig som sagt forvissat om, at selv om vi med det ærede Medlem for Aarhus (Høegh-Guldberg) tage over Kalundborg og med det ærede Medlem for Sønder sø (R. Sørensen) følge en nordvestfynsk Bane over Langesø til Middelfart eller med andre ærede Medlemmer over Nyborg—Ringe til Bøjden, vil Hovedstrømmen af rejsende følge det tilvante Spor, og det skal vise sig, at Dobbeltsporet paa denne Hovedrouté kunne vi ikke undvære i Fremtiden; det er nødvendigt, saaledes som Forholdene ere, da Driften mere og mere bliver usikker og vanskelig at holde i Orden. — Jeg kommer saa til Forslaget's Punkt a. under § 1, hvor der er opført 60,000 Kr. til Konkurrenceplaner om en fast Bro over Lille Bælt. Jeg vil heller ikke der dølgte, at de store Udgifter, som danne Baggrunden for dette Forslag, imponere mig særdeles meget; det vil jeg ikke skjule. Ikke desto mindre mener jeg, at det var ret betimeligt, om der, saaledes som det blev sagt af Rigsdagsmanden for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage), blev fremkaldt Tilbud og Planer til en saadan fast Bro over Lille Bælt. Der er talt om, at det var bedre med en Tunnel. Jeg vil sige, at

hvis en saadan er dyrere, er det dog baade langt behageligere og smukkere at køre over en Bro end at køre ind under Jorden. Jeg er ikke nogen moderne Beundrer af det menneskelige Snille. Jeg agter det for, hvad det er, men jeg falder ikke i Henrykkelse, hver Gang jeg ser et Udslag deraf. Meget mere kunde jeg være tilbøjelig til at falde i Henrykkelse over Lille Bælts „de sølvklare Vover“, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds efter Shakespeares talte saa smukt om. Altsaa, jeg foretrækker Overfart over en Bro fremfor at køre under Jorden, tilmed da det efter alles Mening synes at ville blive billigere. Dette Forslag om en fast Bro over Lille Bælt kan i øvrigt ikke komme overraskende for nogen af os. Det har længe ligget i Luften, man har længe ventet det og kan derfor ikke blive forundret over, at det kommer. Jeg vil ikke paa staa, at man har ventet det med Længsel, men man har dog ventet det, eftersom der allerede for Aaringer siden blev foretaget Undersøgelser og projekteret en Linie, som ligger noget nærmere ved Kongebroen og fører fra denne over til Snoghøj. Det kan altsaa ikke komme nogen uventet, at der endelig nu kommer Forslag frem. Hermed ere vi i Virkeligheden stillede over for hele det store Spørgsmaal om Bygningen af en saadan Bro. Det er jo muligt, at vi, selv om vi fik saadanne Konkurrenceplaner, saadanne Tilbud frem, kunde beslutte os til at sige, at vi slet ikke vilde have noget med Broen at gøre. Men jeg tvivler dog paa, at Rigsdagen siger det. Har man først bevilget 60,000 Kr. til Konkurrenceplaner, tror jeg, man er temmelig bunden til at bevilge Penge til at bygge Broen for. Nu tror jeg nok, den ærede sidste Taler afmaalede Udgiften til Broen noget stærkt, naar han søgte at overføre Forholdene fra Forthbroen til Broen over Lille Bælt, thi Forthbroen er vist 3 Gange saa stor, og man har Lov til at gaa ud fra, at Udgiften derfor ogsaa har været 3 Gange saa stor. Hvis Overskridelsen ved Forthbroen var 17 Mill. Kr., saa vilde den efter dette Forhold her blive godt 5 Mill. Kr.; det bliver saa i alt 20 Mill. Kr. for Broen. Men det foreløbige Overslag lyder jo paa 15,600,000 Kr., og det er paa det nøjeste netop en Tredjedel af Anlægs kapitalen (45,000,000 Kr.) til Forthbroen. Men derimod kan jeg ikke andet end give den ærede sidste Taler Ret, naar han synes, at dette sidste Forslag ikke er tilstrækkelig begrundet. Det fremgaar ikke tilstrækkelig tydelig af Motiverne, hvorvidt en saa-

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 Jærnbantog kører hen over Broen over Lille Bælt, tror jeg nok, at vi paa dette Sted ere komne til den rette og tidssvarende Middel-Fart.

**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,

vi have gjort i de senere Aar siger os, at Trafikken ikke blot er vokset overordentlig stærkt, men vil vedblive at vokse som en ganske naturlig Følge af, at vi her til Lands have saa billige Jærnbantakster som intet andet Sted, hvorfor ogsaa Trafikken i steds store Maal gaar bort fra de Veje, som den tidligere har fulgt, for at benytte det fælles Net, som Jærnbanerne danne. Naar der fra forskellige Sider har været nævnt, at vi kunne lette Færdselen ad vore Hovedaarer ved at skaffe andre Veje, ad hvilke vi kunde dirigere noget af den, tror jeg ikke, man kan bygge noget derpaa. Ja, jeg vil gøre en Undtagelse med Gedser-Warnemünde-Routen; der er ikke Tvivl, om, at denne Route vil tage noget, om end kun en ringe Del, af den Trafik, der her er Tale om at skaffe bedre Vilkaar, over Fyn til Lunderskov. Men naar denne Route undtages, er det ganske sikkert, at de andre Veje ville være uden Betydning. Fra forskellige Sider er det saaledes indtalt, at man skulde kunne undgaa de her foreslaaede Anlæg ved at forbedre Forbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, men heri tager man sikkert fejl. Det er i saa Henseende temmelig ligegyldigt, hvilken Forbindelse vi skaffe til Veje mellem Kalundborg og Aarhus; vi faa dog ikke Godstrafikken til at gaa den Vej, og det er nu en Gang af Hensyn til Godstrafikken, at vi have Damp-Færgfart over Lille Bælt, de hne vilde ikke blive væsentlig mindre, om vi saa satte 2—3—4 daglige Forbindelser i Gang mellem Kalundborg og Aarhus. Nej, den eneste Maade, hvorpaa man kunde hjælpe noget paa dette og tvinge Trafikken tilbage i sine gamle Lejer over Søen og da ogsaa over Kalundborg—Aarhus, det var ved at fordoble Jærnbantaksterne, men det tror jeg ikke, nogen vil være med til, og gør man ikke det, tror jeg, at alt andet vil virke „ins Blaue hinein“. Det samme gælder ogsaa det andet Forslag om at aflede Trafikken fra den fynske Hovedbane ved at lægge et Spor fra Odense til Middelfart ind over Sønder sø, altsaa op igennem Nordfyn. Det vil ogsaa over for det foreliggende Spørgsmaal være saa temmelig uden Betydning. Det, det gælder om, er netop at skaffe den meget betydelige Forbedring af Forholdene, som en dobbeltsporet Bane er, idet en saadan gør det muligt at føre et mere eller mindre ubegrænset Antal Tog ad disse dobbelte Spor. Vil man naa de samme Fordele ad den Vej, det ærede Medlem foreslog ved at bygge en helt ny Bane

mellem Odense og Middelfart, saa maatte man drive denne og den nuværende Statsbane som en fælles dobbeltsporet Linie, saa at man kørte fra Odense til Middelfart over den nordlige Linie og fra Middelfart til Odense ad Statsbanelinien over Aarup. Men det vil sikkert ingen Part være tjent med. Jeg tror derfor, at hvis vi ville forlange, at Jærnbanetrafikken skal besørges tilfredsstillende, kunne vi hverken undgaa at anlægge et Dobbeltspor over Fyn eller at bygge Broen over Lille Bælt. Hvad det første angaar, kan jeg være enig med andre i at beklage, at det altid er temmelig dyrt at forandre en enkeltsporet Bane til dobbeltsporet, at det i og for sig bliver en Del dyrere, end hvis man fra første Færd havde bygget Banen som dobbeltsporet, men derved er der intet at gøre. Den store Udgift er i øvrigt ogsaa en Følge af, at samtidig med at man bygger det dobbelte Spor, maa man stille forskellige Krav, som man ved en enkeltsporet Bane kan lade ude af Betragtning. Naar vi derfor her staa over for at skulle bygge et Spor, der koster ca. 600,000 Kr., altsaa ligefrem mere end vore ellers ret kostbare Baner koste pr. Mil, ligger det simpelt hen i, at man ved at gaa over til det dobbelte Spor etablerer en Uregelmæssighed i Kørselen, som tvinger andre Anlæg med sig, men det, man vil naa ved det dobbelte Spor, er netop det at kunne sende Tog paa Tog til Dels uregelmæssigt efter hinanden, blot med den Begrænsning, at man ikke kan lade et Persontog køre umiddelbart efter et Godstog og ikke et Iltog umiddelbart efter et Persontog. Ellers vil man være i Stand til at kunne føre en næsten ubegrænset Trafik over et Dobbeltspor. For at der nu ikke som Følge af denne forcerede og uregelmæssige Drift skal ske Ulykker, maa der da samtidig med Dobbeltsporet træffes Sikkerhedsforanstaltninger gennem et Bloksystem langs Banen og ved Stationerne, og dette repræsenterer just en betydelig Del af de foreslaaede Udgifter. Samtidig dermed paa-trænger sig — i første Række ved Hovedvejene og i Nærheden af Byerne — Kravet om at borttage de Niveauoverskæringer, som for den enkeltsporede Banes mindre Antal Tog med regelmæssige Mellemlum ikke have voldet saa store Ulemper, men som nu med en Trafik ad en dobbeltsporet Bane baade vilde være uforsvarlige for de Kommuner, hvor de findes, og ogsaa uforsvarlige af Hensyn til Sikkerheden paa selve Banen. Det er af disse og lignende

Grunde, at man ikke maa lade sig skræmme af, at det er et forholdsvis kostbart Anlæg, thi andet kan man ikke her vente sig. L. Forbindelse med Dobbelsporet, og som Fortsættelse af dette er foreslaaet Bygningen af en Bro over Lille Bælt. Jeg tror som andre ærede Medlemmer, at det vil være rigtigt at bygge denne Bro, og at det i ethvert Tilfælde vil være fuldstændig i sin Orden at søge Klarhed over, hvad Udgifterne ved den ville blive. Naar man ser hen til, hvorledes Trafikken over Lille Bælt i de forløbne Aar, f. Eks. i de sidste 5 Aar, er vokset, vil man finde, at Persontrafikken i disse Aar er vokset fra lidt over 200,000 til ca. 340,000, det vil sige med ca. 64 pCt., og Godstrafikken er vokset fra 2,145,000 til 3,890,000 Centner, det vil sige med ca. 83 pCt.; denne Vækst er alene fra de 5 sidste Aar, og Tallene vokse der stadig, og som jeg før sagde, er der vist ingen Grund til at vente, Tilbagegang paa dette Punkt, baade nogen af de Veje, som i have været paa Tale, fra forskellige Sider. Foruden Hensynet til at skaffe den stadig voksende Trafik besørget, er der i øvrigt ogsaa andre Grunde, hvorfor der vil være Mening i at søge en fast Forbindelse her, enten det nu bliver ved en Tunnel eller ved en Bro. Jeg skal saaledes nævne de Ulemper, Trafikken lider under, Færen ved Overfarten og Standsningerne om Vinteren, Afhjælpingen heraf, end de mere eller mindre indirekte Goder, som denne Bro skulde skaffe os. De Ulemper, som Afbrydelsen ved Bæltet paafører Trafikken baade for Gods og Personer, ere jo ret betydelige og kunde i ethvert Tilfælde gøre det forsvarligt at gaa til noget forøgede Udgifter. Af endnu større Betydning vil det være, at man ved Vintertid kan have en sikker Forbindelse over dette Farvand. Endelig er det af ganske særlig Betydning, at en saadan Forbindelse, hvad enten det nu bliver en Tunnel eller Bro, naar den bygges fuldt forsvarlig, saaledes at der ikke er — hvad der ikke behøver at være — nogen Risiko ved at bevare den, vil bevirke, at man kommer til at undgaa den ganske utvivlsomme Fare, der nu er ved Overfarten over Lille Bælt. Jeg har i ethvert Tilfælde ofte undret mig over, at der ikke er tænket nogen Ulykke der, og det er jo derhos saa, at efter som Aarene gaa, bliver Risikoen større, der bliver bestandig flere Færger, som føres over baade i Taage og Storm. Færgerne krydse over dette vanskelige Farvand med det stærke Strøm og det baade Nat. og Dag. Dette involverer utvivlsomt en ret betyde-

lig Fare, som undgaas, naar man faar en forsvarlig fast Forbindelse. Blandt de fremførte Betænkeligheder har særlig været fremdraget Forholdene under Krigstilstand, og særlig det ærede Medlem for Køge (Alberti) har fremhævet, at han af den Grund vilde ønske, hvis det ellers kunde findes rigtigt, at gaa til Anlæg af en Tunnel. Jeg vil ærlig talt sige, at jeg tror ikke, en Tunnel vil byde saa meget større Sikkerhed mod at blive afbrudt end en Bro. Saaledes som Forholdene nu ere, kunne vi gaa ud fra, at de Fjender, vi faa at gøre med, ere Herren til Søs, og naar det kommer til Stykket, vil det vel da være omtrent lige saa let for en Fjende at sejle ned i Farvandet og ved sin Mine ved svære Dynamitsprængninger at beskadige Tunnelen, som det vil være at skyde paa en Bro, som befinder sig halvandet Hundrede Fod oppe i Luften. Jeg tror i det hele taget ikke, at Hensyn til Krigsforhold vil faa saa meget at sige i denne Sag, en eventuel Fjende vil i og for sig være interesseret i lidt længere hen under Krigen at kunne benytte en saadan Bro, derfor ødelægger han den ikke, saa meget mere som han ikke har Grund til det af Hensyn til den Brug, vi ville gøre af den. Jeg gaar nemlig ud fra, at vi kun kunne benytte Broen til de Transporter, som vil lige straks kunne føre over, altsaa med de første Tog efter Krigens Udbrud. Ellers ville vi meget hurtig blive udelukkede fra at benytte denne Vejforbindelse, saavel som fra Færgen, hvis de dannede Forbindelsen. Det man særligt maa tage i Betragtning med Hensyn til Krigsforhold, er derfor ikke saa meget, at vi ere udsatte for at faa Forbindelsen afbrudt, men langt mere det, at Fjenden umiddelbart efter et Fredsbrud kunde have Adgang til at benytte den. Jeg vil antage, man kan faa at yde af Regeringen, hvad der tænkes gjort i saa Henseende. Der er nævnt nogle Forter, men jeg vil tro, at det naturlige vilde være, at Forbindelsen med den Del af Broen, der vender mod Jylland, ikke blev bygget som Dæmning, men som Sølebro. I det Øjeblik Krigen er udbrudt, og Fjenden har forceret Farvandet her, kan man sprænge denne Forbindelse; det vil kun være forbundet med ringe Udgift at retablere den dermed voldte Skade efter Krigen, og den Tid, det vil tage for Fjenden at ødske en anden Broforbindelse bygget, vil ikke være saa ganske ringe, og vil i det hele være den Respit, vi overhovedet kunne vente at faa under Krigen. Jeg tror saaledes ikke, der er Grund til

at gaa af Vejen for at bygge Broen af Hensyn til Krigsforhold. Det vilde være anderledes, hvis der var Tale om en Forbindelse med Sjælland. Mellem Jylland og Fyn spiller det sikkert kun en ringe Rolle, her har en Fjende i Forvejen saa hurtigt og saa fuldstændig Overtaget, at Broen kun har Interesse for ham som en mere økonomisk Vejforbindelse under Krigens videre Gang. Hvad angaar Spørgsmaalet om Konkurrencen, er jeg enig i nogle af de Betragtninger, som bleve fremsatte af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) bl. a. i, at der kunde være Grund til at gaa til en Konkurrence i den Form, at man opfordrer de konkurrerende til sammen med Forslaget at give Tilbud paa Arbejdets Udførelse; jeg tror, han har Ret i, at det at udbyde Sagen som en ren akademisk Opgave, saaledes at Ingeniører herfra og fra andre Lande komme med nogle Projekter, vil ikke være praktisk. De, der kunne og ville udføre dette Arbejde, ere de store Brobygningsfirmaer, støttede af de tekniske Kræfter, som de have, og der er ikke Tvivl om, at hvis vi komme med en almindelig Konkurrence og efter Udfaldet af den vælge en Form, efter hvilken der skal bygges, ville vi udelukke de forskellig Brobygningsfirmaer fra at benytte de Brokonstruktioner, som de anse for de bedste og de billigste. Jeg tror derfor, at den Vej, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds antydede i denne Retning, i og for sig er den rette. Men samtidig med, at vi erkende det rigtigt, at vi ikke blot søge at faa Forslag til en saadan Bro, men ogsaa forlange dem bilagte med Tilbud om dens Bygning, maa vi gøre os klart, at vi ikke ret vel kunne være bekendt at indbyde til en saadan Konkurrence, uden at det er vor alvorlige Mening, hvis det da drejer sig om nogenlunde rimelige Summer, at gaa til Anlægget; deri er jeg enig med den ærede sidste Taler (Lohmann), netop særlig hvis vi anvende denne Form for Konkurrence. Spørgsmaalet bliver altsaa i det hele taget det: er det ikke for urimelige Udgifter, der her er Tale om, er det ikke noget, der ikke paa nært Hold kan betale sig. Det vil være det, som jeg synes, et Udvalg først og fremmest maa beskæftige sig med, og det vil have adskillige Momenter til Besvarelse af dette Spørgsmaal. Et af de væsentligste af disse er, at vi, som vi jo alle vide, i Øjeblikket have 3 Færger gaaende paa Lille Bælt, og Udgiften ved Driften af disse 3 Færger er i Øjeblikket 150,000 Kr. om Aaret; men vi vide tillige,

at vi allerede nu ere ved at etablere en 4de Færge i denne Forbindelse, og den vil pro rata koste det samme som de 3 andre Færger. Den direkte Udgift, vi altsaa staa over for, vil saaledes allerede nu blive ca. 200,000 Kr. om Aaret. Men deri er, saa vidt jeg ved, ikke iberegnet Forrentning og Amortisation af de Kapitaler, der ere anbragte i de betydelige Anlæg og Skibe, som oprettholde Forbindelsen. Tager man disse Faktorer med, og regner man, som man ved saadanne Værdier som Skibe maa, med en nogenlunde rundelig Amortisation, kommer man til, at det at vedligeholde Forbindelsen, som den nu sker over Lille Bælt, ikke er meget langt fra at koste 300,000 Kr. aarlig. Men nu maa vi vel huske paa, hvad ogsaa det ærede Medlem for Fredericia (J. Ousen) fremførte, at vi ganske sikkert have holdt noget igen over for denne Forbindelse, trykket os ved at gaa til de Anlæg, som den for Tiden kunde kræve, og der er derfor ej heller nogen Tvivl om, at om Forbindelsen i Øjeblikket repræsenterer en aarlig Udgift af 300,000 Kr., vil den om nogle Aar komme ret betydelig ud derover. Regne vi dog blot med de 300,000 Kr., vil det sige, at vi, naar vi kun tale om den samme Rente, som vi ellers forlange af vore Jærnbaner, nemlig 2 pCt., ere vi oppe paa den Sum, som vi gaa ud fra, at Broen vil koste. I Modsetning til andre ærede Talere, som vente, at Broen vil koste mere, tror jeg derhos, at der er lige saa stor Udsigt til, at vi kunne faa den fuldt forsvarlig bygget af de største og paalideligste Brobygningsfirmaer og maaske endda komme ned under den kalkulerede Sum af 15 Mill. — Det er saaledes ingenlunde udelukket, at en saadan Broforbindelse allerede nu ved den Rente, som Staten nu giver af sine Penge, 3 pCt., vil kunne forrente sig. Derfor tror jeg, at det baade er forsvarligt at gaa til denne Konkurrence og tillige, at det er forsvarligt at gøre det i den Form, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) talte om, og som ganske sikkert involverer noget stærkere, at vi efter Konkurrencen ogsaa gaa til at bygge Broen. Hvad Spørgsmaalet om at gaa til en Tunnel i Stedet for en Bro angaar, er det mig ikke muligt at udtale noget bestemt derom. Dog skal jeg straks fremhæve, at som Forholdene ere derovre, hvor vi have 130 Fod Vand, og derefter maa gaa et ret betydeligt Stykke ned under Bunden med en Tunnel, hvortil saa endelig kommer Højden af Tunnelen, ville vi midt under Lille Bælt med Skinnehøjden komme henimod 180

Fød ned under dagligt Vandé. Da der nu tilmed paa begge Sider er ret høje Kyster, hvor man skal løbe ind, saa vil det betyde, at man maa føre Banen henimod 300 Fod ned paa den ene Side og derefter atter 300 Fod op paa den anden Side. Det vil med andre Ord sige, at det ikke vil dreje sig om at bygge en Tunnel paa 2,000 Fod, men det vil blive en Tunnel paa  $1\frac{1}{2}$ —2 Mil, om ikke mere. Derved vilde vi vistnok komme op til en saa stor Sum, at Broen vil være billigere. Da jeg ogsaa tror, man kan bygge en saadan Bro fuldt forsvarlig, saaledes at der ikke er nogen Fare eller Risiko ved at benytte den, kan jeg ikke nægte, at jeg finder det mest naturligt, da der er højt Land paa begge Sider, at bringe en Forbindelse til Veje ved hellere end Tunnel at føre en Bro op over al Skibsfart, noget, der forekommer mig at være ogsaa i andre Henseender den mest tiltalende Løsning. Ved Siden af alt det andet maa der jo ogsaa tages Hensyn til, at alle Tog skulle ad stejle Stigninger — 1:100 om ikke stejlere — føres først de 300 Fod ned og derefter igen 300 Fod op, hvis man vælger Tunnel. Udgiften herved maa jo ogsaa tages med ved Sammenligning af disse to Alternativer. Jeg er af disse Grunde foreløbig af den Mening, at det vil være rigtigt paa dette Sted at bygge en Bro og ikke en Tunnel. Jeg skal altsaa anbefale hele den Forbedring af Routen mellem Nyborg og Lunderskov, som her er Tale om. Jeg kunde i og for sig ogsaa ønske at dvæle lidt ved det tredje Hovedspørgsmaal, der har været oppe, Spørgsmaalet om Esbjerg, men jeg skal af Hensyn til den fremrykkede Tid her indskrænke mig til at sige, at der næppe er Tvivl om, at nogle af de Indvendinger ere berettigede, som ere komne fremovre fra Esbjerg, som have faaet et meget prægnant Udtryk over for os derigennem, at det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) var nær ved at fraraade os at gaa til dette Anlæg i den Form, hvori det foreligger, fordi man ovre i den Kreds, det ærede Medlem er valgt fra, er i Tvivl om, hvorvidt Maaden, hvorpaa den er foreslaet, er den rette. Jeg kunde have Lyst til at dvæle ved nogle af disse Indvendinger, der ere gjorte mod Regeringsforslaget. Jeg

skal dog kun nævne et Par enkelte af dem. Den høje Regering har jo foreslaet en kombineret Gods- og Personbanegaard, men ovre i Esbjerg mener man, at man, ligesom paa Sjælland og i Aarhus, bør gaa over til rene Gods- og rene Persontog og bygge Banegaarden derefter. Jeg tror, Esbjerg vilde være daarlig tjent med at faa Persontrafikken helt udskilt fra Godstrafikken. Det vilde være Statsbanerne umuligt at opretholde Persontrafikken saa godt som nu med nogen Raison, dersom man ikke støttede denne paa de blandede Tog, det er sikkert kun ved at benytte blandede Tog, at Esbjerg er i Stand til at faa sine 7 Forbindelser daglig i begge Retninger. Naar det ærede Medlem talte om Forrykkelse af Ejendomsforholdene derovre, saa tror jeg ikke, den er saa stor, som han udmalede den, efter min Mening har det ærede Medlem for Fredericia (Ousen) i hvert Tilfælde langt mere Grund til at klage over, at Ejendomsforholdene i Fredericia ville forrykkes, og Værdierne forringes, naar der bygges en Bro fra Middelfart, end det ærede Medlem for Esbjerg har til at tale om Værdiernes Forrykkelse i Esbjerg ved Gennemførelsen af Regeringens Forslag. Imidlertid mener jeg dog, der er nogle Ubilligheder til Stede her, men jeg tror ikke, det vil være saa vanskeligt at faa dem rettede, og da jeg i det hele taget over for dette Banegaardsforslag vil tilraade, at man ser lidt rolig paa Forslaget og give Regeringen Lejlighed til nøje at prøve og veje de Indvendinger, der ere fremførte mod det fra de paa Stedet kendte, saa skal jeg ikke nærmere komme ind paa det. Af de Indvendinger, der ere fremkomne, er den for mig væsentligste den, at man ikke har taget tilbørligt Hensyn til de Baner, man i Fremtiden kan vente ville komme ind til Esbjerg, og at Banegaarden i det hele vil blive for lille.

Over for Godsbanegaardsanlægget i Aarhus har jeg udtalt mig saa fyldig i Fjor, at jeg ikke skal udtale mig yderligere derom nu, da jeg ikke har noget nyt at sige. Jeg skal kun udtale min Tilfredshed med, at man har fulgt den Henstilling, jeg gjorde i Fjor, da jeg tillod mig at anbefale at rykke Hammelbanen saa langt op mod Aaen som muligt, for i Forbin-

delse dermed at kunne bygge Remiserne ikke paa den mod Byen vendende Side af Godsbanegaarden, men paa den fra Byen vendende Side. Idet man har foretaget denne Forandring, har man paa den mod Byen vendende Side faaet Plads til utvivlsomt bedre Anlæg for Godstrafikken. Jeg kan derfor i Aar kun yderligere anbefale dette Forslag.

**Indenrigsministeren (Bardenfleth):** Det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (Hage), som indledede Forhandlingen i Dag, begyndte med at udtale, at han, naar han saa paa det her foreliggende Forslag om Anlæg af Statsbaner i Jylland og Fyn i Forbindelse med det Lovforslag, som jeg har fremsat i det andet Ting om ny Statsbaneanlæg paa Sjælland, fandt de saaledes foreslaaede Anlæg dels ikke tilstrækkelig vidtgaende og dels for vidtgaende. Med Hensyn til det sidste udtalte det ærede Medlem, at det forekom ham, at der her af Regeringen i samme Lovforslag var fremsat Forslag om Anlæg, som ikke stode i nogen Sammenhæng. Jeg maa maaske i denne Henseende særlig henvide til de Lovforslag, der bleve fremsatte af Regeringen allerede i 60erne og senere, saa vidt jeg fremsat i 70erne angaaende forskellige Jærnbaneanlæg i Landet, og naar vi i 1894 i Rigsdagen vedtog en Række Anlæg, var det ganske vist saaledes, at disse Anlæg delvis vare opførte hvert paa sit Lovforslag, men i Realiteten vil det erkendes, at samtlige disse Lovforslag bleve betragtede og behandlede som en Helhed, saa at de skulde vedtages eller forkastes under et. Denne Indvending forekommer mig nærmest at være noget formel. Hvad den anden Indvending angaar, at disse Anlæg, som jeg her har tilladt mig at optage paa Forslaget, ikke ere omfattende nok, er det ganske vist en ganske anden Betragtning af Sagen, og det bunder da særlig i den Betragtning, som ogsaa blev støttet af det ærede Medlem for Københavns Amts 6te Valgkreds (Alberti), at det for at kunne bedømme, hvorvidt det var forsvarligt af Hensyn til økonomiske og andre Forhold at gaa til saa store Udgifter til Jærnbaneanlæg, var nødvendigt at have en samlet Oversigt over de Baneanlæg, som kunne ventes at komme paa Dagsordenen i en længere Fremtid. Jeg kan delvis indrømme Rigtigheden af en saadan Betragtning. Det vilde under alle Omstændigheder til enhver Tid være ønskeligt, at man var ganske paa det klare over, hvilken Vej man i

Jærnbanelolitikken vilde slaa ind paa, men ærede Medlemmer ville ganske sikkert ogsaa indrømme, at et saadant gennemført Princip har sine overordentlig store Vanskeligheder; det er derfor, at man gennem Aarene har maattet gaa til en stykkevis Lovgivning paa dette Omraade. Naar jeg her har fremsat to Lovforslag, et i hvert Ting, om en Række ny Anlæg, har jeg netop derved søgt at give mit Bidrag til saa vidt muligt at give en samlet Oversigt over de Anlæg, som efter Regeringens Skøn og efter Jærnbaneadministrationens Skøn maa anses for at være dem, der staa i første Række. Det vil ogsaa være en Selvfølge, at det for at fremsætte en saadan samlet Oversigt i Lovforslags Form, vil være nødvendigt, at der til Grundlag for et saadant Forslag foreligger udarbejdede Projekter for ethvert enkelt Anlæg, ellers kan en saadan Oversigt ganske sikkert ikke have stor Værdi. Det er derfor et ikke ringe Arbejde, der allerede ligger bag ved de to foreliggende Lovforslag i Retning af Projekter, og jeg tror, at det maa paaskønnes, at Administrationen saa forholdsvis hurtigt har kunnet komme til Ende med disse Arbejder og fremsætte dem i Lovforslags Form. Dette udelukker paa ingen Maade, at der ved Sagens videre Behandling i Rigsdagen vil være fuld Anledning for de Udvalg, der maatte blive nedsatte af de to Ting, at konferere med Ministeren og forlange de forskellige Oplysninger, som kunne tjene til Vejledning om, hvilke Veje den nuværende Regering havde tænkt sig at komme ind paa med Hensyn til Udvidelsen af Jærnbanelinjet i Fremtiden, og en saadan Forhandling er jeg fuldt villig til at optage. Jeg har lejlighedsvis tidligere kunnet nævne, hvilke andre Anlæg der efter min Mening vilde komme til at staa paa Dagsordenen i de kommende Aar, ved Siden af dem, jeg har opført paa Lovforslaget, og det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds nævnte selv enkelte saadanne Anlæg. Det ærede Medlem nævnte Broen over Masnedø til Orehoved, Dobbeltspor gennem Jylland og en Jærnbane fra København til Køge. Jeg har nævnt samtlige disse Anlæg tidligere, og jeg staaar ved mine tidligere Udtalelser, at jeg anser disse Anlæg for saadanne, hvorom der vel kunde blive Spørgsmaal i en ikke fjern Fremtid, nogle i en nærmere Fremtid end andre. Jeg kunde tilføje andre Anlæg, som ogsaa efter min Mening kunde fortjene at komme under Overvejelse. Jeg skal der kun nævne paa Sjælland Dobbeltsporet fra Køge til

Masned Sund og selvfølgelig de forskellige Anlæg, der staa i Forbindelse med Personbanegaarden i Kjøbenhavn. I Jylland skal jeg nævne de eventuelle ny Statsbaneanlæg, der kunne blive Resultatet af de Overvejelser, der finde Sted i den Jærnbanekommission, der for Tiden er nedsat om disse Forhold, men det vil indrømmes, at særlig disse sidste Anlæg vilde det være ret ubetimeligt nu at bringe under Diskussion som et Moment, der kunde faa væsentlig Indflydelse paa, hvilke af de Anlæg der her ere foreslaaede gennemførte, man fortrinsvis ønsker at fremme. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds omtalte dernæst den Bestemmelse angaaende Optagelsen af Statslaan, som er optagen i Lovforslaget. Jeg skal nu ikke komme nærmere ind paa den finansielle Oversigt, som det ærede Medlem fremsatte. Jeg tror, at han i mange Henseender har set ganske rigtig paa vor finansielle Status, og jeg tør jo ogsaa henpege paa, at det ærede Medlem kom til det Resultat, at det vilde blive nødvendigt at optage Laan, hvis vi skulle gennemføre samtlige disse Anlæg, men det ærede Medlem gjorde jo gældende, at det ikke vilde være nødvendigt allerede nu at optage saadanne Laan, da det ærede Medlem forudsatte, at man ikke vilde komme til Gennemførelse af Anlæg i den Udstrækning, som der er stillet Forslag om. Jeg sætter Pris paa den Udtalelse af det ærede Medlem, at han erkender, at det vil være nødvendigt at optage Laan til Anlægernes Gennemførelse, fordi det er min fuldeste Overbevisning, at naar man kommer ind paa en detailleret Behandling af dette Lovforslag og det Forslag, jeg har fremsat i det andet Ting, vil man komme til Erkendelse af, at det ikke kan vente ud over en længere Aarrække, inden samtlige disse Anlæg blive gennemførte. Man vil erkende, at for hvert Aar disse Anlæg udsættes, vilde de blive dyrere, og i Mellemtiden vil Forbindelsen være bleven langt svagere mellem Landsdelene og langt usikrere, og man vil være ude af Stand til at møde Fremtidens Krav. Det tror jeg derfor vil være en Side af Sagen, som det ikke vil være vanskeligt at komme til Enighed om, Spørgsmaalet om, hvorvidt det vil være forsvarligt at gaa til Udgifterne gennem Laan, eller hvorvidt de skulle tages af Kassebeholdningen. De Foranstaltninger, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds har antydet som dem, han for sit Vedkommende ansaa for mest paatrængende, vedrørte særlig Ekspropriationen saavel for Sjælland som

for Fyn og Jylland. Det er jo saa, at hvad de sjællandske Anlæg angaar, er jo Hellerup-Klampenborganlægget ganske særlig besværligt, fordi Ekspropriationen her bliver dyrere og dyrere Aar for Aar. Derfor kunde jeg ogsaa tænke mig, at man, hvis man ikke ønskede straks at fremme dette Anlæg i Aar, vilde lade sig nøje med at bevillige Ekspropriationen. Men selv om vi indskrænkede Foranstaltningerne til Ekspropriation for samtlige Anlæg, hvad jeg i og for sig vilde beklage, fordi jeg ikke anser det for tilstrækkeligt, saa tror jeg, at man allerede nu derved vilde komme op over Summer, som man fra Finansbestyrelsens Side vilde anse det for lidet forsvarligt for ikke at sige uforsvarligt at tage af Kassebeholdningen under Hensyn til de store Krav, der, som det ogsaa blev oplyst og udviklet af det ærede Medlem, stilles til Statskassen, naar vi se hen til, at Udgifterne vokse i langt større Omfang end de aarlige Indtægter. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds omtalte dernæst Forslaget om Udbydelsen af Konkurrence om Projekter til Lille Bælts-Broen, og jeg anerkender de Udtalelser, der fremkom fra det ærede Medlem, som jo i det hele udtalte sig med Sympati for en saadan eventuel Foranstaltning som en Bro over Lille Bælt. Det ærede Medlem nævnedes ganske rigtigt, at hvad angik de Indvendinger, der med en vis Berettigelse kunde rejses, vare de betydningsfuldeste den tilsyneladende Kostbarhed, som Broen vilde repræsentere, endvidere dette, at man kunde frygte, at Broen ikke vilde blive tilstrækkelig solid, og endelig dette, at man af Hensyn til Landets Sikkerhed og den deraf følgende Nødvendighed af at foretage militære Foranstaltninger, kunde finde det betænkeligt overhovedet at gaa til at bygge en Bro paa dette Sted. Med Hensyn til Anlægets Kostbarhed skal jeg for en stor Del henvise til de Udtalelser, der fremkom fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich). Jeg tror, han har ganske Ret i den Betragtning, han gjorde gældende, at de Driftsudgifter, som vilde blive Følgen af Opretholdelsen af Dampfærgeforbindelsen mellem Strib og Fredericia, efterhaanden vilde blive saa store, at de repræsentere Renten af en betydelig Kapital, og jeg skal her oplyse, at man efter de Beregninger, man fra Statsbanernes Side har gjort, vil komme til det Resultat, at man, hvis man overhovedet ikke vil gaa til at bygge en Bro, men vil blive ved Princippet med Dampfærgetrafikken over

Bæltet, maatte i Løbet af faa Aar komme til at anlægge flere Dampfærgelejer og anvende større Færger end de nuværende. Saadanne ny Færgelejer i Forbindelse med Anvendelse af større Færger vil ganske sikkert ikke kunne ske uden en Anvendelse af en Kapital paa ca.  $3\frac{1}{2}$  à 4 Millioner Kr., og de aarlige Udgifter ved disse Færgers Drift ville næppe kunne anslaaes til mindre end 400,000 Kr. Det er altsaa endda noget højere, end det ærede Medlem anslog det til, saa at ærede Medlemmer ville se, at vi ved at kapitalisere disse aarlige Driftsudgifter ville komme nær op til den Kapital, ca. 15 Millioner Kr., som er anslaaet til Lille Bælts Broens Anlæg. Maa jeg her indskyde den Bemærkning, at naar der fra et æret Medlems og maaske flere ærede Medlemmers Side er udtalt Tvivl om, hvorvidt det Overslag ogsaa vilde vise sig holdbart, som foreløbig er givet over Kostbarheden af dette Broanlæg, eller at der kunde være Tvivl om Paalideligheden af de Beregninger, som ved en eventuel Konkurrence vilde komme frem angaaende Broens Kostbarhed, vil jeg dog sige, at naar Broen over Firth of Forth i sin Tid kostede langt mere, end Overslaget lød paa, turde Grunden vel være den, at det var det første Anlæg af den Art. Siden den Tid har man gjort langt rigere Erfaringer over Omkostningerne ved Brobygning, saa at jeg tror, at de Overslag, der nu ville kunne foreligge, ville kunne være baserede paa et langt solidere Grundlag. Naar det er blevet omtalt, at det kunde være ønskeligt i alt Fald for Konkurrencen at stille som frit Alternativ Bygning af en Tunnel under Lille Bælt, er det for saa vidt en ret ny Tanke, som jeg derfor kun med noget Forbehold kan udtale mig om. Men jeg tror dog allerede nu at kunne sige, at man sikkert fra Teknikernes Side har afvist dette Alternativ som uigennemførligt af de Grunde, som bleve anførte af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds. Jeg tror, at det ærede Medlem maaske nok gik noget langt, naar han mente, at man maatte gøre Regning paa en Vanddybde af 130 Fod. Jeg tror, at man vil kunne regne med 100 Fod, og at man saa vil komme til en Skinnedybde under Vandet af 150 Fod. Det er muligt, at jeg tager fejl, men jeg tror det ikke. Muligt vilde derfor Omkostningerne ikke blive fuldt saa store, som det ærede Medlem har forudsat, men under alle Omstændigheder kunne vi vistnok blive enige om, at Udgifterne betydelig ville overstige dem, der ville være

forbundne med en Hængebro eller en saadan Bro, som der i øvrigt kunde være Spørgsmaal om over Vandet. Jeg staar derfor noget tvivlende om, hvorvidt det er rigtigt at optage dette Alternativ i Konkurrencen, men det kan jo blive Genstand for nærmere Drøftelse i et Udvalg. Der er ogsaa rejst Spørgsmaal om, hvorledes denne Konkurrence skulde foregaa. Og det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds udtalte sig jo ud fra den Forudsætning, at det under alle Omstændigheder vil blive Statsbaneanlægene, der skulle gennemføre Broens Bygning. Dette er ganske sikkert ikke Tilfældet. Jeg skal her oplyse, at man i sin Tid ved Bygningen af Limfjordsbroen udbød denne i en Konkurrence, som medførte det Resultat, at det blev et fremmed — et fransk, tror jeg det var — Firma, som kom til at bygge Broen, og jeg tror, at jeg kan sige, at det ganske sikkert er Tanken med den Konkurrence, som skulde blive Følgen af det Forslag, jeg har stillet i § I Ltr. a., at udbyde Anlægget i samme Form som i sin Tid ved Konkurrencen om Limfjordsbroen. Der vil da blive Lejlighed for Ingeniørerne til at indsende deres Løsninger af Projektet i Forbindelse med Tilbud om Overtagelse af Anlægget; en saadan Ingeniør kunde jo allerede være i Forbindelse med et stort udenlandsk Entreprenørfirma, som saa tilige vilde overtage Bygningen. Der er i det hele taget aabnet alle Muligheder for, at selve Projektet og Udførelsen af dette kan blive lagt i samme Haand, og der er ingen som helst Grund til at frygte for, at Opgaven ikke skulde blive stillet saa frit som muligt. Men i denne Henseende vil det Udvalg, som jeg forudsætter vil blive nedsat, komme i Besiddelse af de fornødne Oplysninger. — Endelig udtalte det ærede Medlem — og han fandt jo i saa Henseende ogsaa Tilslutning fra det ærede Medlem for Københavns Amts 6te Kreds — at det havde undret ham, at det Forslag, som for Tiden er forelagt fra Landstinget, omhandler et Anlæg, som formentlig skulde staa i Forbindelse med Personbanegaarden i Københav, og derfor gribe forstyrrende ind i den Kommissions Arbejde, som for Tiden er nedsat angaaende dette Spørgsmaal. Jeg skal i Henhold til den ærede Formands Udtalelse for ikke komme nærmere ind paa denne Sag, som endnu ikke har været til Forhandling i det andet Ting, men jeg skal kun sige dette, at naar det ærede Medlem for Københavns Amts 6te Valgkreds har forudsat, at der ikke fra Ministerens Side

har været tilsigtet at lægge nogen Sten i Vejen for Kommissionens Arbejde, har han heri fuldstændig Ret. Det har været ganske uden for min Tanke, og det maatte være ganske uden for min Tanke. Det er efter min Anskuelse ganske urimeligt at finde nogen som helst Støtte for den Paa-stand, at Anlægget af Centralværkstederne i Kjøbenhavn paa det Sted, hvor det er foreslaaet, og Centralværkstedernes Flytning fra deres nuværende Plads kan komme i Kollision med den Løsning af Personbanegaardsspørgsmaalet, som kan blive Resultatet af Kommissionens Arbejde derom. Thi hvad gaar dette Spørgsmaal ud paa? Det gaar ud paa det samme, som under alle Omstændigheder maatte blive Løsningen, fra de nuværende Centralværksteder flyttes fra den Plads, hvor de ere; det vil være ganske umuligt at løse Personbanegaardsspørgsmaalet i Kjøbenhavn uden at tænke sig en Flytning af Centralværkstederne. Saa bliver det andet Spørgsmaal, hvor de skulle lægges hen. Derom kan man jo strides; man kan strides om, hvorvidt de skulle lægges i Kjøbenhavn eller uden for Kjøbenhavn — jeg tror, at de skulle lægges i Kjøbenhavn. Men naar man saa henlægger dem paa en Plads, hvor der under ingen Omstændigheder kan komme til at ligge noget Anlæg henhørende under Kjøbenhavns Personbanegaard, tror jeg ikke, at det med Føje kan siges, at man har grebet hindrende ind i Kommissionens Arbejde. — Hvad Hellerup Station angaar, stiller Forholdet sig efter min fulde Overbevisning ganske paa samme Maade. Man kommer ikke til en Løsning af Kjøbenhavns Personbanegaardsforhold, som vil involvere nogen Forandring ved Hellerup Station; man kommer ikke i Modstrid med, hvad der er indbefattet i det Lovforslag, som foreligger i det andet Ting. Men jeg vil om dette Spørgsmaal sige, at naar det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 6te Valgkreds her gav Raad om, at i alt Fald Spørgsmaalet om Hellerup Station skulde hvile, og Stationens Forandring udskydes, indtil der forelaa et Resultat af Personbanegaardskommissionens Arbejde, kan jeg meget godt se, at hvis Hellerup Station, som Forslaget derom er forelagt af mig, kan lægge Hindringer i Vejen for Kommissionens Arbejde, maatte dette Arbejde udskydes. Men jeg ser paa den anden Side heller ikke, at der var noget som helst i Vejen for at gaa til Vedtagelsen af Forslaget om Anlægget af det andet Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg; i alt Fald kunde der alle-

rede nu foretages den fornødne Ekspropriation til dette Anlæg. Jeg tror derfor at turde sige, at ærede Medlemmer af Kommissionen, om hvis gode Vilje til at arbejde videre paa Personbanegaardens Løsning jeg ikke har nogen som helst Grund til at tvivle, med fuldstændig Rok kunne fortsætte dette Arbejde uden Hensyn til det foreliggende Forslag. Om dette Forslags Skæbne i det andet Ting kan jeg selvfølgelig ikke udtale mig i dette Øjeblik. — Naar jeg dernæst skal berøre forskellige Udtalelser, som ere faldne om andre Anlæg, skal jeg over for det ærede Medlem for Ribe Amts 2den Valgkreds (Bluhme) udtale, at det ganske vist har vakt nogen Overraskelse hos mig at se en Plan fremkomme fra enkelte Beboere i Esbjerg, som er ganske i Modstrid med den Plan, der er udarbejdet fra Statsbanernes Side, en Plan, som har været Genstand for en ret udførlig Drøftelse mellem Statsbanerne paa den ene Side og det daværende Esbjerg Sogneraad paa den anden Side. Statsbanerne have her ganske loyalt forelagt deres udarbejdede Plan for Sogneraadet, og den har vundet dette Sogneraads fulde Billigelse. Det kan derfor ikke andet end undre nu at se en Plan fremkomme, som siges at have Støtte fra forskellige Sider, over i Esbjerg; men naar den nu er fremkommen, vil det selvfølgelig være Statsbanerne magtpaaliggende at undersøge, hvilke gode Ideer der mulig kan være i den. At den har forskellige daarlige Sider, er sikkert, og af dem er der allerede af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) paapeget forskellige. Jeg finder ikke Anledning til nu at komme ind paa disse Detailler; det vil være noget, som kan nærmere undersøges i Udvalget. Det ærede Medlem udtaler sin Beklagelse over, at der var stillet Fordringer til Esbjerg By om pekuniære Ofre. Det, der er forlangt af Byen, gaar jo ud paa, at der ydes et Tilskud paa 40,000 Kr., og at Byen skulde afholde Udgifterne ved Anlægget af en ny Vej Vest for Stationen. Jeg kan ikke tro andet, end at jeg maa have misforstaaet det ærede Medlem, naar han, saavidt jeg forstod, mente, at Udgifterne ved dette Vejanlæg skulde løbe op til 3—400,000 Kr. Det er mig en komplet Gaade, hvorledes han faar dette Beløb ud. Naar det er forudsat, at der fra Esbjerg Bys Side skal bringes et Offer til Stationens Flytning, da stemmer det ganske med, hvad man i det sidste Aars Tid er kommen ind paa at forlange, nemlig at der bringes et

passende Offer fra vedkommende Kommunes Side, som kommer til at høste saa stor Gavn af Udvidelsen af Stationsanlægget. Det er sket i Fjor over for Aalborg, og det blev udtalt i Tinget, at det vilde findes rimeligt, at der gøres et lignende Forlangende over for Aarhus. Der vil, som ærede Medlemmer ville have lagt Mærke til, blive paalagt Odense By at deltage i Udgifterne ved Vejforlæggelserne derovre i Anledning af Dobbeltsporet. Jeg tror derfor, at det vilde være en ganske særlig Indrømmelse til Esbjerg, hvis man vilde gaa ind paa at lade den ganske slippe. Jeg tror ikke, at Esbjerg i det hele kan siges at være saa stiftmoderlig behandlet, at den i alt Fald her kunde forlange nogen Velvilje fra Lovgivningsmagts Side. — Jeg takker det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Høegh-Guldberg) for de velvillige Udtalelser; han fremsatte i Anledning af Forslaget om Ekspropriation til Godsbanegaarden. Det Spørgsmaal, han berørte angaaende Ombygning af Svingbroen fra Stationen ned til Havnen, Anlæg af Dobbeltspor paa den og samtidig dens Forandring til Klappbro kan jo eventuelt komme frem i Forbindelse med det Spørgsmaal, som ikke er indbefattet i det her foreliggende Lovforslag, nemlig selve Opførelsen eller Anlægget af Godsbanegaarden. Lovforslaget drejer sig kun om Ekspropriationen til et saadant Anlæg; hvorledes det nærmere bliver at udføre, vil blive Genstand for senere Vedtagelse af Lovgivningsmagten. Jeg kan ikke være enig med det ærede Medlem i, at der her vil være Anledning til at anvende Ekspropriationsreglerne i Lov af 10de Marts 1861. Som det ærede Medlem selv berørte, have disse Regler jo kun været bragte i Anvendelse indtil 1889. Fra den Tid er man gaaet tilbage til Reglerne i Forordningen af 1845, og jeg tror, at det vilde være ganske urigtigt nu at forandre den nyere Tids Praksis.

Der er jo faldet forskellige andre Bemærkninger fra ærede Talere, som have haft Ordet, men jeg tror ikke, at det vil være nødvendigt at komme nærmere ind derpaa. Det er jo ret naturligt, at de ærede lokale Repræsentanter have haft forskellige Betænkkeligheder ved de foreslaaede Anlæg, for saa vidt disse ville kunne komme til at gribe ind i Forholdene, som de nu ere. Det er af et Par ærede Talere blevet sagt, at Trafikken eller Forbindelsen over Lille Bælt skulde være bleven forsømt fra Statsbanernes Side. Det

er jo noget, som paa ingen Maade kan siges; tværtimod, der er gjort overordentlig meget for denne Trafik i Tidens Løb, men det er en Forbindelse, for hvis Udvikling der maa sættes visse Grænser, naar man skal holde sig inden for passende økonomiske Grænser. Det er derfor; man ikke kan imødekomme alle de Ønsker, som blive fremsatte her. Forholdene ere særlig ovre i Fredericia saadanne, at man ikke uden meget betydelige Udgifter vil kunne afhjælpe de meget betydelige Ulemper, som jeg indrømmer, at de nuværende Forhold medføre, men at der fra Statsbanernes Side skulde foreligge en Tilsidesættelse af Fredericia Bys Interesser her, maa jeg paa det bestemteste benægte.

Med disse Bemærkninger tror jeg foreløbig at kunne afslutte, og jeg skal da tillade mig at anbefale Forslaget, som det nu foreligger, til videre Fremme i det høje Ting. Selv om det ikke lykkes at faa samtlige de foreslaaede Anlæg gennemførte allerede nu, vilde jeg meget ønske, at man dog fremmede dem saa vidt, at der kunde være nær Udsigt til deres Gennemførelse, i alt Fald i Løbet af faa Aar, og at man allerede i Aar vedtog saadanne Anlæg, som kunde være en passende Indledning til at gaa videre i den Retning, som Lovforslaget antyder.

**Alberti:** Jeg skal kun tillade mig at bemærke, at det glædede mig meget at høre, at den højtærede Minister lagde Vægt paa den Udtalelse, jeg før benyttede, at der ikke forelaa noget som helst Ønske om at drage Ministerens gode Vilje i Tvivl. Saaledes er det netop ogsaa. Der foreligger ikke noget saadant Ønske, og der foreligger heller ikke noget Ønske om at volde den højtærede Minister nogen Vanskelighed. Det er kun rent saglige Hensyn, der have bevæget os til at drage denne Sag frem her i Tinget for at søge at formaa den højtærede Minister til at fri os ud af den Vanskelighed, han har sat os i. Men den højtærede Ministers Udtalelse i Dag viser til fulde, at den højtærede Minister endnu ikke forstaar, hvad det egentlig drejer sig om. Naar den højtærede Minister nemlig siger, at denne Foranstaltning Iværksættelse vil ikke kunne berøre nogen som helst Jærnbaneplan, eller at hin Foranstaltning vil under en hvilken som helst Jærnbaneplan blive iværksat saaledes, viser det netop, at den højtærede Minister ikke har Øje for, hvad der er Kommissionens Opgave, nemlig at udarbejde sit Program saaledes, at alle Konkurrenterne blive stillede frit, ikke blive ind-

snærede i unødvendige Baand, enhver kan udarbejde den Plan, der efter hans Mening er den bedste. Det er det, man i Kommissionen er gaaet ud fra lige fra først til sidst, og det er det, der er blevet forhindret ved, at den højtærede Minister har forelagt sit Lovforslag oppe i det andet Ting. Derved har Ministeren bragt os og Kommissionen i det hele i en meget stor Vanskelighed, og det er denne Vanskelighed, jeg havde haabet, han vilde have ryddet ud af vor Vej ved at sige et Ord i Dag om, at han vilde gøre sit til at rette den Fejltagelse, som er kommen til at foreligge for os, og som vi jo ikke have haft nogen som helst Indflydelse paa.

**Indenrigsministeren (Bardenfleth):** Jeg maa meget bestemt benægte, at der er begaaet nogen som helst Fejltagelse ved Udarbejdelsen og Forelæggelsen af Forslaget om Flytningen af Centralværkstederne, som nu foreligger i det andet Ting — meget bestemt. Naar Forslaget er fremsat nu, er det, fordi jeg er af den Overbevisning, at det vilde være ganske uforvarsligt ikke i den nærmeste Fremtid at gaa til en Bestemmelse om Flytning af de skandaløse Centralværksteder, vi nu have, og naar jeg har kunnet gøre det uden Hensyn til den om Personbanegaarden nedsatte Kommission, er det, ud fra den Betragtning, at disse to Spørgsmaal, Personbanegaardens Beliggenhed og Centralværkstedernes Beliggenhed, ikke have det allerfjerneste med hinanden at gøre.

**Bojsen:** Paa dette Tidspunkt af Mødet skal jeg fatte mig meget kort. Der er dog et Par Bemærkninger, jeg ønsker at fremsætte. Naar man sammenligner Jærnbanelovgivningen af 1894 med den Serie af Jærnbanelovforslag, som vi nu staa over for, vil den forskellige Karakter, som disse to samlede Lovgivningsarbejder have, være iøjnefaldende. Medens Jærnbanelovene af 1894 væsentlig satte sig til Øjemed at tilvejebringe ny Jærnbaneanlæg til Tilfredsstillelse af ny Egne og ikke gik væsentlig ud derover, tilsigte de Jærnbanelovforslag, som nu foreligger, og som gaa ud paa Anvendelse af et lignende Beløb, saa at sige udelukkende at tilvejebringe Forbedringer af de nuværende Linier uden at drage ny Linier ind i Jærnbaneanettet. Det er selvfølgelig en langt mere taknemmelig Opgave at arbejde i det første Spor, tilfredsstille ny Egne, som trænge til Jærnbaneanlæg, end blot at forbedre bestaaende Anlæg, i hvilke

den paagældende Egns Beboere have liden eller ingen Interesse, og det er derfor meget naturligt, at Bevillingsmyndighederne have noget mere Betænkelighed ved Anvendelsen af meget store Summer til disse sidste Formaal, og det vil vist ogsaa blive Tilfældet ved Behandlingen af den foreliggende Sag. Jeg vil dog gøre opmærksom paa, at baade Rigsdagen i det hele og — lad mig sige til — Opinionen Landet over og særlig Pressen har stærk Skyld i de betydelige Krav, der fremkomme. Vi have jo siddet her og hørt paa Klager over Jærnbandedriften i det uendelige, og naar en har mødt en eller anden Ulempe paa Banen, er det straks Banens Drifts Skyld, og det har været ligefrem Tendensen i vor Presse at skildre denne Skyld med de mest skrigende Farver. Men saa kommer Svaret, og vi kunne ikke vente noget andet Svar fra Jærnbanebestyrelsens Side end: Giv os Penge til at gøre det langt, langt bedre, til at tilfredsstille alle de mangfoldige Klager, der regne ned over os. Dersom alle disse store Fordringer, der nu foreligger fra Jærnbanebestyrelsens Side, kunde blive en Lære for baade os og alle udenforstaaende om ikke at være slet saa højroastede med Klagerne over, hvad Jærnbanerne ikke formaa at yde, tror jeg, der vilde være udrettet ikke saa ganske lidt. Til syvende og sidst er det jo nemlig den store gennemgaaende Trafik, som disse Foranstaltninger ville komme til gode, Befolkningen i snævrere Kredse vil kun komme til at føle forholdsvis lidt Udbytte af de betydelige Bekostninger, som der her foreligger Forslag om. Det — kan jeg føje til — er for øvrigt ogsaa en af Følgerne af de stærkt nedsatte Jærbanetakster, at Trafikken tager saaledes til, at disse store Krav nu komme, baade til Anskaffelsen af meget nyt Materiel og til Ombygninger og Forbedringer. Jeg gaar ud fra, at man med nogen Betænkelighed ser paa Anvendelsen af disse særdeles store Summer, og jeg kan heller ikke andet end være med til at opfordre det Udvalg, der skal behandle Sagen, til at tage under Overvejelse saa meget som muligt, hvad vi kunne naa i Retning af Besparelse og Indskrænkninger af disse overordentlig store Anlæg. Jeg skal ikke komme ind paa Detailler, paa de enkelte Forslag, der foreligger. Ogsaa jeg kunde være tilbøjelig til at tro, at en forbedret Route fra Aarhus til Kalundborg kunde fri os fra nogle af de allerstørste Bekostninger og først og fremmest for den store Jærnbanebro over

Lille Bælt, der sikkert staar for Befolkningen i Almindelighed som et Skræmmebillede. Det er en ganske overordentlig stor Sum, her skal anvendes, og ganske vist hørte vi den højtærede Minister støtte den Beregning, vi fik af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) om, at der faktisk ikke bliver større Bekostninger derved end de, vi allerede have ved den nuværende Drift og Færgvæsenet, men det turde dog være tvivlsomt, om disse Beregninger vilde holde Stik. En Ting vide vi sikkert, at have vi givet de 15 Millioner ud, faa vi dem ikke tilbage mere. Men jeg skal henstille dette til nærmere Ovrevæjelse ud fra det Synspunkt, som sikkert nu vil blive gjort gældende, at man ikke skal gaa til uforudt store Udgifter paa dette Omraade.

Dernæst ønsker jeg at gøre nogle Bemærkninger i Anledning af den Forhandling, der har fundet Sted mellem de to ærede Medlemmer for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) og Kjøbenhavns Amts 6te Valgkreds (Alberti) paa den ene Side og den højtærede Indenrigsminister paa den anden. Jeg ved ikke, hvad udestaaende den ærede Jærnbanekommission har med den ærede Minister, og kender altsaa for saa vidt ikke Forudsætningerne for denne Forhandling. Jeg skal selvfølgelig derfor ikke blande mig i Striden som saadan. Men der er faldet nogle Udtalelser fra de to ærede Medlemmer her i Salen, der have rejst dette Spørgsmaal, som gøre, at jeg anser det for fornødent at tage et vist Forbehold over for de Konsekvenser, der muligen kunde ligge i disse Udtalelser, og den Opfattelse af Kommissionens Opgave, som ligger bag ved disse Ord. Det siges da, at de Forslag, som ere fremsatte af den højtærede Minister, særlig i det andet Ting, om Flytningen af Centralværkstederne her ved Kjøbenhavn og Udvidelse af Hellerup Station, skulle gribe saaledes ind i Kommissionens Arbejde, at de næsten synes at kunne standse dens Virksomhed. Jeg skal i Forbigaaende derom kun sige, at hvis virkelig disse Forslag grebe ind i Kommissionens Virksomhed, kunde det, forekommer det mig, ikke være nogen Hindring for, at Kommissionen arbejdede videre, men det vilde ganske vist kunne blive en Hindring for Rigsdagen i at arbejde videre paa de for os her forelagte Forslag. Vi vente jo nemlig selvfølgelig i al Ydmyghed at se Udbyttet af Kommissionens Arbejde, og dersom disse Forslag skulde gribe ind deri, vilde det naturlige være, at Rigsdagen lagde disse

Forslag til Side og afventede Kommissionens Arbejde, medens Kommissionen, haaber jeg, rolig vilde fortsætte sit Værk. Men det er mig umuligt at forstaa, at disse Forslag i Virkeligheden skulde kunne være et Indgreb i Kommissionens Opgave, naar ikke denne Opgave opfattes paa en Maade, som i alt Fald jeg ikke kan finde rigtig. Det væsentligste Punkt maatte vel være Spørgsmaalet om Centralværkstedernes Flytning. Den højtærede Minister har allerede udtalt sig om Nødvendigheden af den Foranstaltning, derom skal jeg ikke kunne udtale nogen Mening. Jeg hører, at de Herrer, der have besøgt Værkstederne i disse Dage, vistnok ogsaa have faaet et lignende Indtryk, men jeg vil kun gøre opmærksom paa, at denne Flytning ikke alene var forudsat ved Loven af 1894 — derom kunde man jo sige: Ja, nu have vi faaet et nyt Flertal, og de Forudsætninger gælde ikke mere — men jeg vil ogsaa minde om, at de Herrer i Fjor vedtog en Lov, paa hvilken der efter Folketingets eget Initiativ indføjedes en Bevilling til Tilvejebringelse af Grunde til Anlæg af disse Centralværksteder ude ved den ny Godsbanegaard. I det Øjemed blev Summen paa Tillægsloven til Godsbanegaarden forhøjet med 216,000 Kr., tror jeg, for at det Terrain kunde blive opfyldt, hvorpaa Værkstederne skulde ligge. Nu er det ganske vist, at vi have haft et Folketingsvalg siden den Tid, men jeg tør dog antage, at det høje Ting ikke vil desavouere det Ting, der sad i Fjor, og at Spørgsmaalet om Centralværkstedernes Beliggenhed maa anses som nogenlunde afgjort. I alt Fald maa det Spørgsmaal betragtes som afgjort, at de skulde flyttes fra deres nuværende Plads, hvor Grunden selvfølgelig ogsaa er alt for kostbar til Bibeholdelse af et saadant Anlæg. — Med Hensyn til Hellerup Station har den højtærede Minister allerede sagt — hvis jeg forstod ham ret — at selvfølgelig kan det Arbejdes Udførelse, hvis det paa nogen Maade kommer Kommissionen paa tværs, vente. Det beror altsaa paa Rigsdagens egen Behandling af disse Sager. Men det, som giver mig Anledning til at tage Ordet om dette Anliggende, er, at der fra de ærede Herrer, der, saa vidt jeg ved, begge ere Medlemmer af Kommissionen, er faldet Ord, der tyde paa, at de opfatte Kommissionens Opgave som videregaaende, end jeg tror, de med Rette kunne gøre. Kommissionens Opgave er i Henhold til Motiverne til den Bevilling, hvorefter Kommissionen blev nedsat, at søge i Ordnin-

2993 7. Febr. 1899; 1. Beh. af Lovf. om forsk. ny Statsbaneanl. m. v. i Jylland og Fyn. 2994

gen af Forholdene ved Personbanegaarden i Kjøbenhavn. Det er selvfølgelig, at der til knytter sig de Ting, som ogsaa i Fjor nævnes i Motiveringen af Kommissionens Nedsættelse: Banelinierne, der skydes ind paa Personbanegaarden, og Ulemperne ved Niveauoverkørslerne, som eventuelt burde fjernes og derfor ogsaa maatte drages ind under Kommissionsarbejdets Omraade. Men naar det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 6te Valgkreds nu nys sagde, at det, der tilstræbtes som det væsentligste i Kommissionen, var, at holde Opgaven fuldstændig fri, saa at de Ingeniører, der skulde deltage i Konkurrencen, kunne fremkomme med deres Projekter ubundne af noget som helst Hensyn til Ordningen af de kjøbenhavnske Banegaardsforhold, tror jeg, at man i Kommissionen er inde paa en uheldig Vej. Vi have vistnok haft mere end nok af Projekter, det er ikke det, det gælder om at tilvejebringe. Dersom det kun var vort Ønske at skaffe Ingeniører og Arkitekter akademiske Opgaver, som de kunde løse paa Akademiet og paa polyteknisk Læreanstalt, og at udsætte nogle Præmier for dem, som de kunde vinde, var det en anden Sag, saa kunde det være hensigtsmæssigt nok at anmode om de idealt skønneste Projekter, men det har jo ikke den mindste Interesse for os her. Det, vi maa attraa, er at faa det tvivlsomme Spørgsmaal afgjort, hvorledes Personbanegaarden nu skal kunne indpasses i de kjøbenhavnske Banegaardsforhold, der ere skabte ved Loven af 1894. Det er Opgaven, og dersom man gaar ud derover, vil Produktet af Kommissionsarbejdet kun yderligere forvirre ved at skabe Luftkasteller og ideale Forestillinger om Ordningen af Banegaardsforholdene i Kjøbenhavn. Jo dyrere saadanne Projekter ere, desto bedre ville de kunne tilfredsstille de rent teknisk ideale Fordringer og have derfor nærmest Udsigt til at vinde Præmie. Men dette vilde kun føre os længere bort fra vort Maal, nemlig en forsvarlig og fyldestgørende Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn. Jeg finder det hensigtsmæssigt at tilraade Rigsdagens Medlemmer i denne Kommission at bidrage til, at saadanne Ønsker, der naturlig maa antages at være til Stede hos Teknikere, Ingeniører

og Arkitekter, holdes inden for de rette Grænser, de ved Kommissariatet nøjagtig angivne Grænser: at indpasse Personbanegaarden i de øvrige Banegaardsforhold ved Kjøbenhavn.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Der er endnu indtegnet 4 Talere, og jeg skal derfor afbryde Forhandlingerne for i Dag.

Det næste Møde holdes i Morgen Kl. 2, og Dagsordenen er da:

1) *Fortsættelse af første Behandling af:*

Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyn.

2) *Første Behandling af:*

Forslag til Lov om Forandringer i Lov om Valgene til Rigsdagen af 12te Juli 1867.

3) *Første Behandling af:*

Forslag til Lov om Tillæg til Lov Nr. 64 af 28de Maj 1880 om Spare- og Laanekasser.

Mødet hævet Kl. 4. 50.

71de Møde.

Onsdag den 8de Februar, Kl. 2.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Fra Landstingets Formand har jeg modtaget: „Forslag til Lov om Stempelfrihed for Dokumenter vedrørende Arbejderes Forsikring mod Ulykkestilfælde m. v.“ i den ændrede Skikkelse, hvori det er vedtaget af Landstinget, med Anmodning om, at

det paa ny maa blive forelagt Folketinget. Dette sker herved. Eksemplarer ville blive omdelte.

Finansudvalget har afgivet Betænkning over Forslag til Lov angaaende Opførelse af en Strafanstalt for kvindelige Forbrydere ved Valby og om Nedlæggelse af Strafanstalten paa Christianshavn. Eksemplarer ere omdelte i Dag.

Ved Folketingsmanden for Hjørring Amts 4de Valgkreds (Th. Larsen) er modtaget 4 Andragender fra Kutterskipperne i Frederikshavn samt Fiskere i Løkken, Blokhus, Rubjerg med flere Steder om Udlægning af et Fyrskib Nordvest for Løkken i Stedet for det projekterede Fyr paa Rubjerg Knude.

Disse Andragender ville blive tilstillede Finansudvalget.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsættelse af første Behandling af Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyn.*

**Th. Nielsen:** Det Lovforslag, vi her behandle, stiller jo overordentlig store Krav i finansiel Henseende, og som det ærede Medlem, der i Gaar indledede Diskussionen, gjorde opmærksom paa, vil der til videre Udvikling af vort Jærnbanevæsen yderligere stilles store Krav. Jeg giver ham fuldstændig Ret i, at det er store Krav, der vil stilles i saa Henseende. Det kan jeg som Medlem af den jyske Jærnbanekommision bevidne, og jeg haaber, at Folketinget og Regeringen ville stille sig velvillig til de Krav, der maa stilles, naar der bliver Tale om Jærnbaneanlæg i det jærnbaneetomme Rumovre i Jylland. Men naar der stilles saa store Krav, skulle vi ogsaa overveje de Goder, vi vinde ved de Foranstaltninger, hvorom der her er Tale. Jeg tror, at de Arbejder, der her skulle udføres, stille i Udsigt, at en Del af Landets Sønner kan faa Arbejde derved, og at det ogsaa kan hjælpe til at udvikle Samfundsforholdene. Thi Trafikvæsenet og Samfærdselsvejene ere jo nogle af de vigtigste Midler til at ophjælpe vort Erhvervsliv. Vi skulle vel tage Hensyn til, om vi ere i Stand til at afholde de Udgifter, der ere forbundne dermed, men de Oplysninger, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) kom

med, tyde jo paa, at vor finansielle Stilling nok kan tillade os at ofre en Del paa saadanne nyttige Foranstaltninger, og hvis saa er, tror jeg ikke, at vi skulle vige tilbage, selv om Udgifterne ere noget store. Der er Tale her om Dobbeltspor over Fyn og om en Bro over Lille Bælt. Jeg tror, at det, der beskæftiger Sindene mest baade her og ude i Landet, er den kæmpemæssige Foranstaltning med at bygge en Bro over Lille Bælt. Den har jo sine Modstandere, det kan ikke være anderledes, der kan jo være lokale Interesser, der gøre sig gældende. Jeg vil sige, at i saa Henseende har jeg ingen lokale Interesser at varetage, jeg ser nærmest paa, hvad der kan være til Gavn for det heles Vel. Hvis det viser sig, at der kan bygges en forsvarelig Bro, som vi uden Frygt tør befære, og vi have Sikkerhed for, at den ikke gaar til Grunde under de Naturforhindringer, som kunne være til Stede i Lille Bælt, tror jeg ikke, at vi bør vige tilbage, selv om de Ofre, det kræver, endogsaa ere store. Den vanskeligste Forbindelse mellem vore Landsdele er aabenbart til Stede i Lille Bælt paa Grund af den rivende Strøm, der er der. Naar der kommer Isgang, kan Strømmen pakke Isen sammen fra Bunden, saaledes at ingen Isbryder er i Stand til at bryde den. Det er endvidere det Overfartssted, der har den største Trafik baade af Varer og Personer; og det er noget, man ogsaa maa tage Hensyn til, for hvilken Art Trafik Forbindelsen skal skaffes til Veje. Dersom der kun var Tale om Persontrafik, kunde der jo være Tale om andre Forbindelsesveje, men for Godsstrafikkens Vedkommende tror jeg, at Færgefarten over Lille Bælt vil blive den bærende. Jeg skal meddele, hvad de danske Statsbaners Beretning om Driften for det sidste Aar oplyser med Hensyn til Person- og Godstrafikken. Det første Aar, Færgen over Lille Bælt var i Gang, besørgede den 116,000 Personer, men i det sidste Regnskabsaar, 1897—98, besørgede den 340,000 Personer. Persontrafikken er altsaa vokset knap 3 Gange. Men det første Aar besørgede den 9,200 Tons Fragtods, medens den det sidste Aar besørgede 194,400 Tons, altsaa, Forøgelsen er her godt 21 Gange. Dette tyder paa, at det særlig er Godstrafikken, som tager til, og at Godstrafikken bliver ved at udvikle sig endogsaa i den sidste Tid i indeværende Regnskabsaar, viser Tillægsbevillingsloven for indeværende Finansaar. Det hedder i Anmærkningerne til § 6, at Overførelsen af Vogne over Lille Bælt er i Finansaarets første 7 Maa-

neder stegen med over 700 Vogne pr. Maaned, og at denne uventede Stigning har ført med sig, at der til Rangerarbejdet paa Fredericia—Strib Station maa ansættes mange flere Folk og anskaffes mere Materiel, saaledes at de forøgede Udgifter anslaaes til 4,200 Kr. Naar henses til denne Forøgelse, der er kommen i de første 7 Maaneder af indeværende Finansaar, kan man nok have Grund til at spørge: Er der Mulighed for, at Færgerne i Fremtiden, naar Trafikken skal besørge som hidtil, ville kunne besørge den? Jeg tror det ikke, jeg tror, at vi alligevel ville komme til at bygge Broen en Gang, og naar det er klart, kunne vi lige saa godt gøre det først som sidst. Her er kun Tale om 60,000 Kr. til Tegninger og Overslag, og jeg synes, at det er paatrængende nødvendigt, at vi faa disse Oplysninger om, hvad en saadan Bro vil koste, og hvorledes det i det hele stiller sig. Det er nødvendigt at faa disse Oplysninger for at se, hvad vi skulle gøre med Hensyn til Dobbeltspor, og jeg vil meget anmode det Udvalg, som faar med denne Sag at gøre, at virke hen til, at vi endnu i Aar faa bevilget de 60,000 Kr. Naar det er udtalt, at det at bevilge de 60,000 Kr. er det samme som at bevilge Broen, saa tror jeg ikke, at det er Tilfældet. Jeg mener ganske vist, at dersom Broen kan bygges for den Sum, der er nævnt i Motiverne til Forslaget, bør vi ogsaa bygge den, men skulde det vise sig, at den overstiger denne Sum i en betydelig Grad, kan Folketinget jo altid, naar man har Tegninger og Overslag, bestemme sig til, om man skal bygge den eller ej. Jeg tror som sagt, at der er Nødvendighed for at faa Broen, og at derfor, selv om vi ikke kunne faa Lovforslaget gennemført i sin Helhed, fordi Samlingen er for langt fremrykket til, at alle disse store Foranstaltninger kunne blive til Lov endnu i Aar, Begyndelsen dertil maa være at bevilge den Sum, som der her er forlangt for at faa et Overslag. Der er talt meget om at dele Trafikken. Jeg holder ikke saa meget af Dobbeltspor og tror, som det blev sagt i Gaar, at de ikke betjene Omegnen saa godt, som naar der bliver lagt flere Sidelinier, der ganske anderledes hjælpe paa de lokale Forhold; men en anden Sag er, om vort Lands Naturforhold ikke gøre det nødvendigt, at vi have en Hovedlinie, hvorover Hovedfærdslen maa gaa. Vi se i andre Lande, hvor Naturforhindringerne ikke ere saa store som hos os, at trods det, at man langt lettere kan bygge Hovedlinier og Baner omkring

i disse Lande, indskrænker man dog den hurtige Forbindelse til enkelte Hovedlinier. Men som sagt, kan Broen ikke bygges over Lille Bælt, tror jeg, at det vil blive nødvendigt at tænke paa at fordele Trafikken saa godt, vi kunne. Jeg skal ikke optage Tingets Tid længere, vi have jo allerede diskuteret et Møde igennem, og der er jo flere Sager paa Dagsordenen; men jeg vil anbefale, at vi i Aar bevilge denne Sum paa 60,000 Kr. Med de nuværende Isbrydere ere vi i Stand til at besørge Parten over Store Bælt i Isvintre; men i Lille Bælt, hvor Trafikken jo ogsaa er stor, kunne Isforhold, Taage og Storm lægge anderledes store Hindringer i Vejen, og jeg tror derfor, at vi vel bør overveje, om vi ikke bør gaa til lige saa godt først som sidst at bygge en Bro. Det vil jeg hermed anbefale paa det bedste og haaber, at Udvalget vil tage Hensyn til mine Opfordringer til at bevilge det omhandlede Beløb.

**N. C. Jensen:** Det staar sikkert nok klart for alle, at det Lovforslag, som her er fremsat af den højtærede Indenrigsminister, stiller enorme Krav til Statskassen, hvad der jo ogsaa er gaaet igennem alle de Udtalelser, der faldt i Gaar, og ikke alene stiller dette Lovforslag store Krav til Statskassen, men alt det, som hele dette Projekt forudsætter, stiller jo ogsaa sine ganske betydelige Krav. Det er værd at lægge Mærke til, synes det mig, at naar man har talt om en foreløbig Bevilling af 60,000 Kr. til en Bro over Lille Bælt, har man ikke nævnt det alene i Forbindelse med Dobbeltsporet over Fyn, men man har ogsaa ment, at en nødvendig Følge deraf maatte blive, at man fortsatte med Dobbeltspor gennem Jylland baade til Lunderskov og til Aarhus. Det synes mig, at man ikke maa være blind for, at det er disse Forudsætninger, der ligge til Grund for hele dette Projekt, hvorom der her er Tale, og hvortil den i sig selv lille Bevilling af 60,000 Kr. i Virkeligheden danner Begyndelsen. Nu er det ganske vist sagt af flere ærede Talere, deriblandt ogsaa det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) i Gaar, at fordi man gik ind paa at tage denne Bevilling paa 60,000 Kr., var man aldeles ikke forpligtet til at stemme for Bevillingen til Broen over Bæltet. Det forekommer mig dog, at der heri ligger nogen Selvmodsigelse, idet dette er det første Skridt, og jeg tror, at det vil blive vanskeligt i det hele taget at komme bort fra selve Broen, dersom man virkelig

nu binder sig til at give 60,000 Kr. til Tegninger og Overslag over en saadan Bro. Det Spørgsmaal, der for mig staar i første Linie, er da dette: Danner virkelig denne Bro et saadant Grundlag for hele vor Trafikudvikling, at man tør paastaa, at naar vi faa denne, ere vi, om man vil, godt hjulpede, saa kunne vi imødekomme de Krav, der stilles til Trafikken baade i Retning af Hurtighed og i Retning af at befordre det stærkt stigende Antal Passagerer og den stigende Godsmængde. Det synes mig, at man maa gøre sig klart, at selv om man naar at faa en saadan fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn, opnaas det ganske vist ikke dermed, at Isforholdene i Lille Bælt ikke kunne hindre Trafikken derover, men man maa tillige huske paa, at naar man staar midt i en Isvinter, er den regelmæssige Trafik over hele Linien med det samme i Uorden, og saa vil man sikkert ikke kunne naa at komme til de bestemte Togtider og heller ikke naa at føre den store Mængde Gods over saa hurtig og sikkert, som ønskeligt er. Jeg tror ikke, at Broen helt vil kunne værgе os mod Forstyrrelser i Driften, vi have jo ogsaa Store Bælt, og vi kunne faa Togstandsninger om Vinteren, og det vil en Bro jo aldeles ikke kunne forhindre. Dertil kommer ogsaa, hvad der blev nævnt af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), at der bag ved Broen og de 60,000 Kr., som søges bevilgede i Aar, ogsaa ligger Bevillinger til militære Foranstaltninger. Det blev i Gaar hævdet af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds, at Broen ikke vilde have saa overordentlig stor Betydning; thi en Fjende vilde ikke ofre saa særdeles meget paa at komme over paa Fyn; var det derimod Sjælland, udtalte det ærede Medlem, var det noget andet. Men deri synes det mig netop, at Faren ligger; thi naar man har den lette Overgang til Fyn, er det i hvert Fald et Spørgsmaal for mig, om man saa ikke vil forstærke de Krav, der i tidligere Aar have været fremmede om at faa Kystforterne paa Sjælland byggede. Jeg henstiller dette til Overvejelse, jeg skal selvfølgelig ikke komme nærmere ind derpaa. Det foreliggende Forslag synes mig at maatte deles i to Dele, nemlig det, som staar som absolut paatrængende, og som maa gøres, og det, man kan staa kritisk over for, og som den enkelte sikkert maa kunne tage sin Stilling til, men jeg tror, den højtærede Indenrigsminister fortjener Tak, fordi han er fremkommen med dette Lovforslag, for at disse Ting kunne blive tagne

op til Drøftelse. Der er saaledes et Punkt i dette Lovforslag, hvis Fremsættelse allerede nu har været en Nødvendighed. Det er Forholdene i Esbjerg. Disse Bane-gaardsforhold i Esbjerg ere aldeles utaalelige, og navnlig maa de blive det mere og mere, efter som man søger mere og mere at gøre Esbjerg til det egentlige Udførselspunkt mod Vest af vore Produkter. Det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) syntes at mené, at dersom man forlangte de 40,000 plus det andet Tillæg, som dette Lovforslag forudsætter, at Esbjerg By skal yde, vilde man dermed udsætte denne Sag i en uoverskuelig Fremtid. Jeg synes endda ikke, at det er saa store Fordringer, der stilles til denne By, og tror, at det ærede Medlem regner noget for højt; naar henses til de enorme Priser, der have været paa Jord i Esbjerg, kan jeg ikke forstaa, at Esbjerg ikke skulde kunne yde dette forholdsvis lille Bidrag. Naar der i andre Kommuner skal bygges Baner, ikke alene private, men ogsaa Statsbaner, maa Kommunerne give et ganske klækkeligt Tilskud, og i Forhold dertil synes jeg ikke, at Fordringerne til Esbjerg ere saa overdreven store her, men at det er ganske berettigede Krav, der stilles til Esbjerg. Dersom virkelig Byen Esbjerg har en saadan Udvikling og Mulighed for Udvikling, som man mener, forekommer det mig heller ikke, at Ydelsen af dette Tilskud bør lægge nogen Hindring i Vejen for den ny Banegaard. Dette er et Forhold, som jeg tror, den højtærede Minister fortjener særlig Tak for at have taget op, og jeg tror heller ikke, at det er ubillige Fordringer, der stilles til Esbjerg By. For Resten kunde jeg have Lyst til at udtale i denne Forbindelse, at det forekommer mig heller ikke, at man i Længden kan blive ved at begunstige Esbjerg By fremfor alle andre Byer; den maa dog en Gang komme til at lære at staa paa egne Ben, og jeg tror, at dette Tidspunkt er heldig valgt nu. For øvrigt glædede det mig ogsaa i Gaar at høre den højtærede Minister udtale, at selv om det ikke kunde lykkes at gennemføre alt, hvad dette Lovforslag omhandler, var han villig til at forhandle om de enkelte Dele, og det er ogsaa mit Haab, at der maa komme en saadan Forhandling i Stand mellem det eventuelle Udvalg og den højtærede Minister; at den maa føre til et Resultat særlig for Esbjergs Vedkommende, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det ogsaa er nødvendigt at komme til et Resultat med Hensyn til Godsbanegaarden

i Aarhus. Ogsaa de Router, vi for kort Tid siden drøftede her i Tinget, nemlig Routerne: Gedser-Warnemünde og Kalundborg—Aarhus, maa efter min Formening absolut ogsaa tages med i Beregningen under disse Forhandlinger, thi begge disse Router ere hver for sig af den Betydning, at de, naar man udvikler dem i tilbørlig Grad, noget ville kunne regulere Driften, og det er, synes mig, dog det, der maa være Hovedsagen. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) udtalte i Gaar, at det var en Kendsgerning, at jo mere man udvider Trafikken, des stærkere forøges den, og det er sikkert rigtigt; men det er dog ikke det, at man udvider enkelte Hovedrouter, der gør, at Trafikken udvides, men den egentlige Grund er sikkert den, at hver Gang man lægger en ny Linie ud i det Land, som ikke har ligget ind under Trafikken før, har man sikkert naaet at vinde nyt Land, og det er det, som gør, at Trafikken forøges. Jeg tror ogsaa, at det er det, der maa være Fremtidens Maal, særlig ovre i Jylland, i Stedet for at blive ved at kaste enorme Summer paa den ene Route, bør man komme de Egne til Hjælp, der virkelig trænge dertil. Derved øger man disse Egenes Ydeevne og Værdi i en ganske betydelig Grad og udvikler derved ogsaa den rent social-økonomiske Stilling i vort Land. Man opnaar tillige, synes mig, at man kan regulere Driften og fremhjælpe den i en saadan Grad, at det ikke vil være nødvendigt at gaa til saa enorme Udgifter, som en Bro over Lille Bælt vil medføre. Det synes i alt Fald mig, at dette bør staa hen, indtil vi en Gang se, at vore Trafikforhold ikke kunne ordnes paa anden Maade. Det er i alt Fald mit Haab, at det ikke er Meningen, at man vil indskrænke sig dertil. Der er Egne, der have Krav paa at faa Baner, og disse Krav synes mig at maatte staa i første Linie. Der er saaledes Hovedlinierne, der pege i forskellig Retning, navnlig Esbjerg mod Vest og Lunderskov eller Bramminge mod Syd. Det synes mig, at der er der Udførselsaarer, der spille saa stor en Rolle for Jyllands Vedkommende, at man bør gøre sig klart, at det ikke alene er Routen Jylland—Fyn—Kjøbenhavn, som man maa tage Sigte paa. Jeg for mit Vedkommende vil henstille til det kommende Udvalg, at det vil stille sig velvillig til de Spørgsmaal, der her ere paa Dagsordenen, og som nødvendig kræve en Løsning, navnlig dette Forhold ved Esbjerg-Banegaard, og jeg skal henstille til Udvalget, at der i alt Fald foranlediges en nøje Undersøgelse

angaaende den forlangte Bevilling af 60,000 Kr. til Tegninger og Overslag over Broen ved Lille Bælt, fordi jeg tror, at ere vi først bundne ved disse 60,000 Kr., saa ville vi vanskelig kunne modsætte os det, som følger efter.

**K. Jensen** (Svendborg Amts 4de Valgkreds): Dette, at man ikke i Gaarsmødet kunde føre denne Sag til Ende, maa være et Vidnesbyrd om, synes det mig, at den Sag, som foreligger til Forhandling, i høj Grad har fængslet Tingets ærede Medlemmer. Det drejer sig jo ogsaa her om en Sag, hvor der ikke er Tale om nogle faa Millioner, men jeg havde nær sagt om utalte Millioner. Man kan saaledes ikke gennem Forslaget overskue, hvilke Konsekvenser det i al Almindelighed vil drage efter sig, men en Ting kan man skønne, og det er dette, at det gennem den Lektüre, som Indenrigsministeren har beriget os med i dette Forslag, virkelig er lykkedes ham at opnaa, om jeg saa maa sige, en Førsterangs-Plads mellem vore realistiske Forfattere. Hvis man har Øre for de Røster, der lyde i Befolkningen, og man i nogen Maade har Evne til at opfatte og sammenholde disse Røster, tror jeg, at vi maa være enige om, at i al Almindelighed gaa de ud paa dette: Nej, lad os dog blive fri for i den nærmeste Fremtid at ødsle disse 30—40 Millioner, som det jo efter al Sandsynlighed vil blive, paa Udviklingen af den ene Route Kjøbenhavn—Fredericia. Og særlig synes det mig, at der er Grund til at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse paa en Tid, da vi jo i Virkeligheden — det indrømmes vel fra alle Sider — leve under højst antikverede Skatteforhold. Det foreslaas jo — jeg skal holde mig ene til det, der vedrører det fynske Projekt — at lægge et Dobbeltspor fra Nyborg til Holdepladsen Kauslunde i Nærheden af Middelfart med Udvidelser ved og af de 14 Stationer, der ligge ved den paagældende Banestrækning. Overslaget over Bekostningerne ved dette Dobbeltspor udgør 6 Millioner, men heri er jo ikke indbefattet Ekspropriationsudgifterne, og som det ærede Medlem for Fredericia (Ousen) i Gaar gjorde opmærksom paa, er det jo saa, at efterhaanden som der ved Stationerne bygges i større Omfang, og det er jo Tilfældet ved næsten alle de fynske Stationer, vil Udvidelsen paa disse Steder blive i høj Grad bekostelig. Det gaar saaledes ikke an, at man gaar let hen over dette, at man siger 6 Millioner + Ekspropriationsudgifterne, hvorimod det drejer sig om at gøre sig det

nogenlunde klart, hvad disse Ekspropriationsudgifter kunne beløbe sig til, og der er ikke Spørgsmaal om, at de jo ville blive meget dyre. Vi behøve blot at se hen til Ekspropriationen af Arealer ved Hovedbanegaarden i Odense. De Arealer, som behøves til Udvidelsen der, blive overordentlig kostbare, for ikke at tale om de store Bro-lægningsanlæg og Viadukter ved Odense By over de større Færdselsaarer. — Ved Lille Bælt foreslaas det jo at bygge en fast Bro til Forbindelse mellem Fyn og Jylland. At Forholdene ved Overfarten over Lille Bælt ikke ere, som de bør være, er omtalt af forskellige Talere i Gaar, og jeg skal derfor gaa ret løst hen over det. Jeg tør ikke sige, som det blev sagt i Gaar, at Jærnbaneadministrationen med Vilje har forsømt Overfartsforholdene for desto stærkere at kunne begrunde Nødvendigheden af en fast Bro mellem Jylland og Fyn. Jeg vil ikke sige dette, thi jeg ved det ikke, men at Færdselsforholdene over Lille Bælt ere forsømte, er et Faktum, som ingen, der rejser paa denne Linie, vil bestride; det er jeg vis paa. Men der er Forskel paa, om det er Forsømmelser i al Almindelighed eller Forsømmelser, der have det bestemte Formaal at bane Vejen for den faste Bro. Det sidste tør jeg ikke sige noget om. Der siges, at det er saa skrækkelig ubekvent for de rejsende at skulle stige ud af Vognen ved Fredericia og ulejlige sig den lange Vej paa 15—20 Skridt ud paa Færgen. Det kan jo være ganske rart, naar man kan blive siddende i den lune Kupe, indtil man naar Maalet. Det kan jo være meget rart for de rejsende; men mon det er lige saa rart for de Skatteydere, der skulle give alle disse mange Millioner, for at de rejsende kunne sidde saa bekvemt i deres Pelse i de lune Kupeer og slippe for at gaa disse 15—20 Skridt? Det tror jeg ikke, og det er et Hensyn, som man ikke kan lade ude af Betragtning. Det kan være godt nok med Mageligheden og Bekvemmeligheden, som det ærede Medlem for Middelfart (Lohmann) talte saa overordentlig smukt om; men de kunne ogsaa betales for dyrt. Den Befolkning, der skal bære Byrderne for at gøre det saa bekvemt for de rejsende som muligt, har det visselig ikke selv saa bekvemt, naar de skulle samle Skillingerne sammen og betale. Jeg synes derfor, at denne Begrundelse for at bygge en Bro er meget spinkel; thi den Ubekvemmelighed, at man skal gaa disse faa Skridt, bør man ikke regne for synderligt. Det er fremhævet af forskellige ærede Talere og ogsaa

i Motiverne, at Lille Bælt er saadant et slemt Farvand at sejle i i Taage. Det ærede Medlem for Vejle (Th. Nielsen) udmalede ret drastisk, hvorledes Storm, Isgang og Taage gøre dette Farvand ved Lille Bælt saa overordentlig farefuldt at sejle i. Det vidner dog ikke om nogen stor Navigationskunst, hvis vi efter at have befaret dette Farvand i saa mange Aar nu skulle komme til det Resultat, at det er forbundet med saadanne Farer og Ulemper at sejle der, at man nu maa bygge en fast Bro til mange Millioner Kr. Taagen synes jeg, at man maatte kunne komme over ved ved Koste og Bøjer at afmærke det Farvand, i hvilket Færgerne sejle i 10 Minutter fra Strib til Fredericia, og omvendt. Det vil ikke være umuligt at sætte nogle Koste med 30—40 Alens Afstand, de ville ikke genere Færdslen, og de ville dog kunne bemærkes i Taagen, saa at den uhyre Fare ved at sejle i dette store Farvand undgaas. Det samme ærede Medlem nævnte ogsaa, at det ikke er saa meget Persontrafikken, der volder Vanskelighed ved Lille Bælt som Godstrafikken. Det har det ærede Medlem laant af den ærede Ministers Motiver, hvor det ogsaa fremhæves, at det særlig er Godstrafikken, som det kniber med. Jeg er ganske vist usagkyndig paa dette Omraade; men jeg maa dog tilstaa, at jeg savner Evnen til at forstaa, at den Godsmængde, som man i Isvintre og Taage kan føre over Store Bælt fra Korsør til Nyborg, ikke ogsaa skulde kunne overføres fra Strib til Fredericia, uden at man behøver at bygge en Bro. Det anføres i Motiverne, at Færgen bruger saadan noget som 10 Minutter for at sejle fra Strib til Fredericia, og man skulde da tro, at det ikke var umuligt at føre over dette smalle Farvand den samme Godstrafik, som man med forholdsvis Letthed fører de 4 Mil over Store Bælt. Skulde det for Godstrafikkens Skyld være nødvendigt at anskaffe større Færger end de nuværende, dobbeltsporede Færger, ligger den Udvej saa snublende nær at anskaffe 1 eller 2 saadanne, og hvis de ikke skulde slaa til, finder man vel nok paa at anskaffe yderligere 1 eller 2. Maaske det efterhaanden kunde føre til, at man i Stedet for de mindre, enkeltsporede Færger over Lille Bælt fik dobbeltsporede til at føre Godset over paa, og naar vi faa det, siger den højtærede Minister i Anmærkningerne til sit Forslag, at saa ere vi sikrede, ikke alene nu, men ogsaa i Fremtiden. Alle disse Skræmmebilleder, der stilles om det farefulde Farvand at navigere i, synes derfor i høj Grad overdrevne. Naar man læser

Motiverne igennem og ser, at den højtærede Minister, støttet paa den Sagkundskab, der staar bag ham, erklærer, at det lader sig gøre ved Hjælp af dobbeltsporede Færger at føre Godstrafikken over, saa bør man være beroliget dermed. Men alle disse Udtalelser angaaende det farlige og ubekvemme ved Farten over Lille Bælt munde ogsaa ud i dette ene: vi maa for alting have Broen! Der var et æret Medlem, der udtalte sig særdeles smukt om det i Gaar. Han kom med en Udtalelse, som ikke var mig helt fremmed; jeg har hørt lignende Udtalelser ved tidligere Lejligheder. Det var det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage). Han sagde: Vi maa have Broen, for naar vi faa den, knytte vi vore splittede Landsdele sammen. Overordentlig smukt! Selv det ærede Medlem for Middelfart (Lohmann) kunde ikke have sagt det smukkere. Men jeg har hørt Udtalelser af lignende Art tidligere, og derfor gør det ikke det Indtryk paa mig, som det maaske kan gøre paa enkelte andre Medlemmer. Formaålet at knytte de splittede Landsdele sammen er ophøjet i og for sig, men der kan ogsaa bag en saadan Udtalelse ligge andre Formaal, som ere mindre skønne og mindre tiltalende. Jeg er vis paa, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds fremkom med denne Udtalelse ud af et — ja jeg kunde sige smukt og godt Hjerte, at det virkelig var hans Mening, at vi skulde bringe dette store Offer for at knytte de splittede Landsdele sammen; men der er ingen Tvivl hos mig om, at adskillige ville benytte disse smukke og for det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds saa sande Udtryk af ganske andre Hensyn. Hvem husker f. Eks. ikke, da vi havde Jærnbanetakstloven til Behandling, hvorledes Kjøbenhavnerne sagde til os: Skaft os denne Jærnbanetakstlov; den vil binde de enkelte Medlemmer af Folkesamfundet tættere sammen; vi vilde trække Skagen og Kjøbenhavn ned til hinanden o. s. v. Særlig i Kjøbenhavn var denne Tanke ret levende, og idelig og idelig lød dette: vi maa samle sammen paa det splittede Folk, og det sker ved, at vi faa de billigere Takster. Men er der nogen, der tror, at det er saa ophøjet og patriotisk alt sammen? Nej, jeg har en Anelse om, at adskillige af dem, der tidlig og sent benytte saadanne Udtalelser, have den Tanke liggende bagved: vi elske saa inderlig de Jyder og Fynboer, men vi elske dem alle inderlig, saa længe de have en velspækket Pengepung; naar den først er lænset, kan det være, at Kær-

ligheden svinder. Saaledes kan der ogsaa i denne Udtalelse om at samle de splittede Landsdele ligge noget, som er mindre kønt. Jeg gentager for ikke at blive misforstaaet, at jeg selvfølgelig ikke tror, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds havde andre Tanker bagved end dem, der netop laa i hans Ord.

Undersøger man saa en lille Smule nærmere, hvordan det forholder sig med denne Bro, som er anslaaet til 15—16 Millioner, ser man en Udtalelse i Anmærkningerne af den højtærede Indenrigsminister, der lyder saaledes: „Ved et saa omfattende Anlæg, der maa udstrækkes over flere Aar, vil man selvfølgelig altid kun være i Stand til at danne sig et omtrentligt Skøn over Udgifternes Størrelse“. Med andre Ord, sagt paa almindeligt Dansk: man har en Formodning om, at Broen kan bygges for 15—16 Millioner Kr., men der er heller ikke det mindste i Vejen for, at Summen kan gaa højere op. Det ærede Medlem for Middelfart, som jo talte i Fævor af Broen, og som ikke tør antages at ville stille dette Foretagende i et alt for ugunstigt Lys, sagde: Ja lad os gaa ud fra, at det vil koste 20 Millioner Kr. Men det spiller ogsaa en Rolle. Naar nu, som jeg mener, Færdighedsforholdene saa godt kunne bestrides, om ikke just ved de bestaaende Anlæg ved Lille Bælt, saa ved en Forbedring af dem, er det, jeg vil henstille, om man ikke skulde tage under Overvejelse, om det er forsvarligt nu at bevilge 60,000 Kr. til en Undersøgelse af, hvad Omkostningerne ville beløbe sig til ved en saadan Brobygning. Lad os vente dermed, indtil Færdighedsforholdene over Lille Bælt trods Forbedringer vise sig utilstrækkelige! Vi have da Tid nok til at tage Spørgsmaalet om Broen under Overvejelse.

Det er af mange Talere anført, at det er Godstrafikken, der kniber med dernede. Ja det kan godt være, at det er saa, og jeg vil selvfølgelig meget nødig have, at letfordærlige Varer, som det staar anført i Anmærkningerne, skulle tage Skade ved at blive opholdte der. Men er det nu dog ikke saaledes, at det er den overhaandtagende Persontrafik med de mange efter hinanden kørende Hurtigtog, der næsten umuliggøre, at Godset kan blive ført over i rette Tid, de stedse større og stærkere Krav om hurtigere og hurtigere Personbefordring og flere og flere Tog? Denne stærke Udvikling af Persontrafikken gør, at Godstrafikken i mange Henseender bliver sat til Side for Hensynet til de Bekvemmeligheder, de rejsende ønske at op-

naa gennem de hurtige og gennemgaaende Tog, og jeg mener derfor, at den Tanke ligger saa overordentlig nær ikke at vedblive med at centralisere Færdselen paa denne ene Færdselsroute, fra Kjøbenhavn til Fredericia, men at have Opmærksomheden henvendt paa, hvad der kan gøres ved andre Linier for at tage denne stærke, overhåandtagende Personfærdse bort fra Hovedrouten. Saa snart dette sker, og Godstogene kunne have Tid til deres Kørsel og til Opsamling af Gods ved Stationerne og ikke skulle sættes i Skammekrogen for de mange Hurtigtog, er der ikke det mindste i Vejen for, at vi ogsaa med de Hjælpe-midler, som for Øjeblikket staa til vor Raadighed, ville være i Stand til at besørge Godstrafikken paa forsvarlig Maade. Jeg mener altsaa, at i Stedet for en Centralisering af Trafikken maa man se at sprede en Del af Persontrafikken ud paa andre Linier, hvilket altsaa vil lette Hovedrouten for den Overbebyrdelse, den lider under for Øjeblikket. Vi have i denne Samling ved adskillige Lejligheder hørt udtale, hvad en udviklet Færdse mellem Kalundborg og Aarhus i Virkeligheden kunde blive for den nørrejydske Befolkning. Der er ingen Tvivl om, at naar denne Route, som det ærede Medlem fra Aarhus udtalte i Gaar, blev udvidet til en daglig Dag- og Natfart, vilde største Parten af Persontrafikken fra Nørrejylland ganske sikkert gaa over Aarhus—Kalundborg. Det er en kortere Rejse, det er en billigere Rejse og det er en hurtigere Rejse end om ad Fredericia. (*Svend Høgsbro*: — og en behageligere!). Behageligere, siger det ærede Medlem. Javel, ogsaa behageligere! Hvorfor skulde saa Jyderne ikke vælge denne Route fremfor at køre ned over Fredericia og Nyborg. Men ogsaa her er det vel Broen over Lille Bælt, der har staaet i Baggrunden, og naar Jærnbaneadministrationen har vist sig saa vrangvillig til at imødekomme de Krav, der rejses om en forbedret Fart mellem Kalundborg og Aarhus, kunde det ogsaa være begrundet i, at Jærnbaneadministrationen var sysselsat med sine store Planer om at føre al Trafikken ad Hovedrouten og over en fast Bro. Jeg vil derfor henstille til det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, at underhandle med den ærede Indenrigsminister om en betydelig Udvidelse af denne Route. Ja, der kunde vel ikke være noget i Vejen for at sætte en Færgeforbindelse i Gang. Jeg ved ikke, om Naturforholdene ere saadanne, at de umuliggøre en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Hvis

dette ikke er Tilfældet, ser jeg ikke nogen Grund til, at en saadan Færgefart ikke bliver etableret. I Fjor kom jeg lejlighedsvis til at udtale mig om en Tanke, som ikke oprindeligt er min egen, men som skyldes det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich). Han udtalte nemlig, da Statsbanen gennem Fyn fra Nyborg til Faaborg blev bygget, at her var en ønskelig Lejlighed til, naar dette Jærnbaneforetagende blev gennemført, at føre Personer og Gods, der skulde Syd paa, ad denne Statsbane fra Nyborg til Faaborg og videre fra det gamle Færgested over paa tysk Side. Enhver, der har set paa et Kort og lagt Mærke til, hvor lige en Linie der er fra Kjøbenhavn over Korsør—Nyborg—Faaborg til Flensborg, vil straks blive slaaet deraf og maa indrømme, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds, der jo er Tekniker, har Ret i sin Opfattelse af, at vi burde have Opmærksomheden henvendt paa, om ikke største Parten af eller al den sydgaende Trafik, der gaar ad Vest-Europa til, kunde rangeres ud i Nyborg og gaa den Vej og ved Færgeforbindelse over det ret smalle Farvand mellem de to gamle Færgesteder føres til Flensborg og videre Syd paa. Jeg tør ikke udtale mig om, hvorvidt en saadan Færgeforbindelse mellem Fyn og Als vil kunne etableres. Det vil jo bero paa en Overenskomst mellem den tyske og danske Regering, men jeg ser ikke, der er noget som helst, der taler imod, at dette skulde kunne lade sig gøre. Tyskland har fuldt saa stor Interesse i at faa en saadan nærmere Linie til Kjøbenhavn, Norge og Sverige etableret, som vi kunne have det. Men hvis dette var muligt, og Bekostningerne derved ikke bleve uoverkommelige, er der aldeles ingen Tvivl om, at vi kunde undgaa at ofre de 6 Mill. Kr., der foreslaas ofrede paa Dobbeltsporet gennem Fyn med Udvidelser af Stationer og Ekspropriationer og alt, hvad dermed følger. Vi kunne undvære dette, naar vi fik Færdselslinien over Kalundborg—Aarhus og en Linie som den af mig nævnte Syd paa. Hvorvidt dette kan lade sig gøre, ved jeg ikke. Hvorvidt der overhovedet er nogen, der kunde føle sig tiltalt af denne Tanke, ved jeg ikke heller. Men jeg tillader mig at fremsætte den og beder det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, ogsaa at undersøge det. Derved vilde vi jo i væsentlig Grad indskrænke de Udgifter, der efter Forslaget her ere stillede os for Øje. — Det ærede Medlem for Vejle (Th. Nielsen) sagde rigtig nok, at man skal ikke

vige tilbage for de store Udgifter. Nej, det skal man ikke, man skal ikke vige tilbage. Men paa en Tid, hvor Landbruget viger 30 Millioner Kr. tilbage om Aaret, hvor det viser sig, at dets Gæld vokser gennemsnitlig med 30 Millioner Kr. om Aaret, mener jeg nok, at det vilde være vel saa klædeligt for os Repræsentanter ikke at tage det alt for flot, men overveje, om der ikke kunde være Grund til paa enkelte Punkter at vige tilbage, naar det drejer sig om saa kolossale Udgifter, som der her foreslaas. I øvrigt er der jo et Berøringspunkt mellem det ærede Medlem og mig, idet han udtalte, at han syntes ikke om Dobbeltsporet, fordi det kommer ikke Befolkningen i den Grad til gode, som naar Jærnbanerne kunne ledes gennem forskellige Landsdele og der gøre lokal Nytte. Men i saa Tilfælde beder jeg det ærede Medlem om at støtte min Tanke om at slippe for Dobbeltsporet og udvide den Linie, som vi allerede have, og som er Statens Linie, fra Nyborg til Faaborg, saa slippe vi for det slemme Dobbeltspor. Denne Udtalelse fra det ærede Medlem for Vejle staar i nogen Maade i Samklang med en Udtalelse, som det ærede Medlem for Middelfart kom med i Gaar. Han begyndte med at sige, at han var imponeret af de mange Millioner, det her drejede sig om, men efterhaanden som det ærede Medlem skred frem i sit Foredrag, blev han mindre og mindre imponeret, og til sidst da han talte om Middelfart, denne gamle middelalderlige By med det store Ry fra den Tid, og om, hvorledes Udgifterne til Broen skulde hjælpe den gamle middelalderlige Stad paa Fode igen, saa glemte han rent, at han i Begyndelsen af sit Foredrag var imponeret af de mange Millioner, thi han udtalte, at det vilde være et stolt Syn eller saadan noget lignende, naar det første Tog kørte over denne Bro ved Middelfart. Det vilde være behageligt og smukt. Ja det er ganske vist, naar man har Penge nok, kan man gøre sig det behageligt og smukt, men det er et Spørgsmaal, om den Behagelighed og det skønne, som det ærede Medlem her har for Øje, er tilstrækkeligt til at opveje de mange Millioner, Skatteyderne maa punge ud med, for at det ærede Medlem

kan faa sin gamle middelalderlige By paa Fode igen. Jeg under Marsvinsjægerens By alt muligt godt og ikke mindre det ærede Medlem, der repræsenterer denne middelalderlige Levning, men naar det drejer sig om at komme ud med saa mangfoldige Millioner paa den Motivering, det ærede Medlem gav, nemlig at det vilde komme denne By saa stærkt til gode, har jeg maattet se over paa den anden Side af Bæltet; der ligger der ogsaa en By, og der er ingen Tvivl om, at naar Broen over Lille Bælt aabnes, vil Trafikken gaa uden om Fredericia, og saa vil denne By synke ned til at blive en Landsby, i alt Fald vil den have overordentlig megen Skade deraf. Og naar jeg stiller over for hinanden det behagelige og det skønne, Broen vil forvolde Middelfart, og den Ødelæggelse, den vil være for Fredericia, saa siger jeg, at saa maa vi betænke os paa, hvad vi gøre, inden vi kaste de mange Millioner ud, hvorom der her er Tale.

**Seavenius:** Det er meget dyre Forslag, der ere os forelagte, og endnu dyrere Forslag, der ere stillede os i Udsigt. Der er foreslaaet en Forbedring af Gedser-routen til ca. 3 Mill. Kr. og enkelte foreløbige andre Forbedringer her paa Sjælland ved og Nord for Kjøbenhavn, som ville koste  $8\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Ved det her foreliggende Forslag foreslaas der Udgifter, som efter Lovforslagets Ord straks ville løbe op til 7 Mill. Kr., men naar Ekspropriationsudgifterne tages med, bliver det nok et Par Millioner til, og bag ved dette Lovforslag staar denne aldeles ubestemmelige Udgift til en Bro over Lille-Bælt, som man antager vil kunne bygges for 15—16 Mill. Kr., men som meget mnligt vil komme til at koste, jeg vil ikke sige dobbelt saa meget, men i alt Fald 20 Mill. Er alt dette nu nødvendigt, og er der ingen anden Vej at gaa end denne, hvorved man bliver nødsaget til at forøge Statsgælden, thi det er jo kun derigennem, vi kunne faa Raad til at udføre de paagældende Anlæg? Og disse 40 Mill., som Udgiften vil beløbe sig til i Henhold til de allerede forelagte Lovforslag, ville sikkert stige med mange Millioner, naar den om Baneforholdene ved Kjøbenhavn nedsatte Kommission

endelig faar afgivet sin Betænkning. Denne Betænkning vil vel komme til gaa i den Retning, hvori man nu en Gang — jeg siger desværre — ved, at Regeringen ønsker, at den skal gaa, og saa vil det blive en ganske overordentlig dyr Affære ogsaa her i Kjøbenhavn. Er det nu nødvendigt, at Staten paatager sig alle disse Udgifter til henimod 50—60 Mill. og forøger sin Statsgæld dermed? Det kommer an paa, hvorledes man ser paa Tingen, og om den her foreslaaede Vej er den eneste, man kan gaa. Da det, der ligger for, kun angaar Jylland—Fyn, skal jeg ikke komme ind paa Forslagene her paa Sjælland, men kun omtale de nogle og tyve Millioner, som Gennemførelsen af Planen paa Fyn og delvis i Jylland vil koste, thi der vil ganske sikkert i Jylland lidt efter lidt komme videregaaende Fordringer om et Dobbeltspor i det mindste op til Aarhus. Ja, hvis det var saa, og deri er jeg enig med den ærede sidste Taler og det ærede Medlem for Vejle (Th. Nielsen), at al Trafik nødvendigvis skal centraliseres til at gaa over Lille-Bælt, saa tror jeg ogsaa, at vi maa komme dertil, men hvis man vilde gøre alt, hvad der kan gøres for at faa Trafikken delt ad de tre Veje, der ere mulige, tror jeg, at det dog maaske vilde kunne vare vor Levetid, inden vi behøve at bygge Broen over Lille-Bælt. En meget stor Del af Trafikken maa kunne føres over Kalundborg—Aarhus, naar der der indrettes gode og endnu hurtigere sejlende Skibe end nu, som ikke gaa frem den ene Dag og tilbage den næste, men gaa frem og tilbage to Gange i Døgnet. Dette gælder særligt Persontrafikken. Og hvorfor er det paa den anden Side nødvendigt, at den Trafik, der skal Syd paa, skal op over den nordlige Del af Lille-Bælt? I gamle Dage gik en stor Del af Trafikken ogsaa over Lille-Bælt, omend sydligere. Jeg tror ikke, som den ærede Repræsentant for Faaborg (Kr. Jensen) mente, at det vilde være rigtigt at gaa over Faaborg. Jeg tror, den rette Vej vilde være over Assens med en Dampskibsforbindelse og forhaabentligvis i Tidens Løb en Færgeforbindelse til Aabenraa. Hvis man delte Trafikken paa denne Maade og med en Smule Taalmodighed søgte at lade den udvikle sig saaledes, tror jeg, at man indtil videre kunde spare sig at bygge den faste Bro. Hvad denne Bro angaar, tillader jeg mig at mene, at skal der bygges, kan og bør der ikke bygges, uden at der tages særlige militære Forholdsregler i den Retning. Saaledes som Ulykkerne nu en Gang have

givet os vore Grænser, er vor sydlige Grænse alt for nær op til denne Bro, til at det kan gaa an at lade den ligge færdig til Benyttelsen af en Fjende kommende Syd fra, og som maaske vil overfalde os ad denne Vej. Der maa derfor bygges et Fort paa hver Side, og det er ikke, som naar man ellers bygger, en Udgift en Gang for alle til Forter, som man kan have forholdsvis svagt besatte og kan vente med at besætte tilstrækkeligt, til der er Udsigt til Krig, men det er virkelige Forter, hvoraf det ene, det vestlige, maa være besat omtrent altid og det ordentligt, naar det i det hele taget skal gøre nogen Nytte. Det vil saaledes ikke alene dreje sig om en Udgift en Gang for alle, men ogsaa om en ret betydelig aarlig Udgift for at holde Fortet besat altid. Jeg kan ikke se andet end, at dette er nødvendigt, og jeg kan ikke forstaa den Krigsbestyrelse her i Landet, der rolig vil se paa, at man bygger en Bro over Lille Bælt og ikke fordrer disse Sikringer ved Siden af. Saaledes som den Bro er beliggende saa nær ved vor Grænse, vil den tillige være ganske overordentlig udsat for i Ulykkestilfælde, i Krigstilfælde, da at blive afbrudt enten af Fjenden eller af os selv, og en meget stor Del af de her i Lille Bælt nedsænkede Millioner vilde derved gaa til Spilde. Men nu er der, naar jeg nu forlader denne Side af Sagen, ogsaa en anden at tage i Betragtning: Er man virkelig saa aldeles sikker paa, at Ingeniørvidenskaben — med al mulig Respekt for den — er kommen saa vidt, at den kan paatage sig at garantere med hele Videnskabens Vægt, at en saadan Bro, bygget over Lille Bælt, kan staa i stærk Isgang? Det er muligt, men at man paa Forhaand skulde kunne afvise den Tanke, at det dog kunde være nogen Tvivl underkastet, tror jeg ikke. Jeg tror nemlig ikke, at det er muligt at bygge Broen saaledes, at ingen af Pillerne komme til at staa ude i Vandet. Tager jeg i saa Henseende fejl, tager jeg selvfølgelig denne Indvending tilbage. Naturligvis vil man altid kunne sige: Faa vi denne Bro bygget, ville vi kunne spare en Del Penge til Dampfærger og til deres Drift. Det er sandt, men det turde dog næppe være saa ganske sikkert, at dette vil veje op mod de efter min ringe Formening uhyre Udgifter, der skulle til for at faa bygget en Bro. Ja, længere skal jeg ikke i Øjeblikket gaa ind herpaa. Som Følge af hele min Stilling over for dette Spørgsmaal, vil jeg ikke være med til at bevilge 60,000 Kr. til at lave Konkurrenceplaner for til en saadan Bro, da

jeg ved i Førvejen med mig selv, at jeg, naar disse Planer blive forelagte her, ubetinget vil stemme derimod. Det vilde alt-saa kun være spildte Penge, som man bevilgede dertil. Hvad Dobbeltspor angaar gennem Fyn, tror jeg ikke, at det kan undværes, i alt Fald for saa vidt man vil gaa den Vej, jeg ønsker, og saa maa det i alt Fald til Odense eller Tommerup. Jeg ser heller ikke rettere, end at det vil kunne gøre sin overordentlig store Nytte. Ved Siden heraf er der foreslaaet en hel Del Udvidelser paa Stationerne, ogsaa hvad Odense angaar, og jeg skal nu her tillade mig at gentage, hvad jeg fremhævede ved Finanslovens 1ste Behandling, nemlig, at Forholdene ved Odense ere ganske overordentlig uheldige, hvad Overkørsler angaar. Der er en stor Trafik fra Landet til Byen, som nødvendig maa gaa over Banen, saa at der virkelig hver eneste Dag er Fare paa Færde for Liv og Lemmer for dem, der skulle befærde Vejen. Forholdene derovre turde i enhver Henseende være mindst lige saa uheldige, som de ere uden for Kjøbenhavn. Skal man altsaa gøre noget derovre i Retning af at udvide Stationen, vil jeg dog haabe, at man ogsaa tager dette Spørgsmaal under Overvejelse og faar disse højst uheldige Forhold ændrede ad den ene eller anden Vej. Om det sker ved Hjælp af Viadukter, ved Underkørsler eller paa anden Maade, bliver en Sag for sig; det forstaar jeg mig ikke paa; jeg ved ikke, hvad der skal være det bedste. Der er i allerhøjeste Grad Trang til Forandring, og naar man i det hele taget vil gaa ind paa en større Forandring ved Odense Station, bør man ogsaa løse denne Opgave. De to andre Forslag, som ere fremme, nemlig at bevilge en ny Station ved Esbjerg og Indkøb af Terrain til Udvidelse af Aarhus Station, ere vistnok aldeles nødvendige. Stationen ved Esbjerg er i en saa upassende Tilstand, som tænkes kan. Om nu den Plan er den bedste, som Regeringen har forelagt, eller om det ærede Medlem for Esbjerg skulde have Rét i, at den anden er lige saa god eller endnu bedre, er et Spørgsmaal for sig, men i og for sig bør man gøre noget for, at Stationsforholdene ved Esbjerg kunne blive, jeg vil ligefrem sige: blot anstændige.

**Bluhme:** I Anledning af de Udtalelser, der ere fremkomne fra den højtærede Minister og forskellige ærede Medlemmer angaaende Forslaget om en Station ved Esbjerg, kan jeg kun udtale min Erkendt-lighed for den Tilslutning, Sagen har fun-

det, og takke Ministeren for hans Interesse for Byen og for hans Udtalelse om at faa denne Sag fremmet paa den bedst mulige Maade. Jeg er selvfølgelig ogsaa tilfreds med, at Ministeren har ment i de Udtalelser, jeg fremkom med i Gaar vedrørende den af Regeringen forelagte Plan til en Stationsbygning ved Esbjerg, at have fundet nogle Antydninger, som han muligvis vilde kunne tage Hensyn til for yderligere at forbedre den af ham forelagte Plan, idet jeg haaber, at de Overvejelser, som Ministeren vil underkaste Sagen, ville føre til, at vi faa en fuldt ud tidssvarende og hensigtsmæssig Stationsplads og Bygninger, hensigtsmæssige over for de Krav, som en By som Esbjerg med Rimelighed maa kunne stille til sin Stationsplads. Men jeg vilde dog nødigt have, at disse Undersøgelser skulde bevirke, at Arbejdet trak længere ud end paatænkt af den højtærede Minister. Jeg tror ikke, at der vil være noget i Vejen for, at Statsbanerne maa kunne gøre de Forandringer ved den oprindelige Plan, som Ministeren mener bør gøres, og dog kunne tilendebringe dem saa hurtigt, at Planen kan blive færdig og Forslaget vedtaget endnu i denne Samling, thi Byen trænger meget haardt til en Stationsbygning. Jeg skal tillade mig at minde om, at det nu er 11 Aar siden, jeg her i Tinget fremsatte Kravet om, at Byen blev hjulpen til bedre Stationsforhold. I disse 11 Aar er der flere Gange dels fra tidligere Ministres Side, dels fra Generaldirektora-tets Side sagt: Ja, vent blot nogle Aar, jo længere det varer, desto bedre bliver det. Det er det, jeg synes ikke fremgaar aldeles tydeligt af den fremlagte Plan, naar man sammenligner den med, hvorledes Stationerne lægges, og hvordan Stationer bygges ved andre Byer af tilsvarende Størrelse, hvor man kan forudsætte en tilsvarende Udvikling. Den ærede Minister mente ogsaa og lovede, at Esbjerg ikke skulde blive bebyrdet med større Udgifter end andre Byer. Det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgekreds (N. C. Jensen) fremkom med en Udtalelse, der ogsaa vidner om Interesse for Byen og Stationsforholdene; men han udtalte for det første, at han syntes ikke, at de Krav, der stilledes til Byen, vare saa store, og for det andet, at man burde høre op med alle disse Begunstigelser til Esbjerg By. Med Hensyn til Kravene vil jeg gøre opmærksom paa, at der fordres direkte 40,000 Kr. og desuden fordres — det staaer i Lovfor-slaget — at der af Kommunen skal anlægges en Gade, som nødvendigøres ved

Regeringens Plan, en meget lang Gade, som skal brolægges og forsynes med alt fornødent, og som ifølge Ingeniørens Over-  
slag vil komme til at koste 2—300,000 Kr. Om dette er rigtigt eller ikke, tør jeg selvfølgelig ikke indestaa for, men det er By-  
raadet, jeg har det fra, saa jeg antager, det er nogenlunde korrekt. Jeg skal dog kun holde mig til de 40,000 Kr. og gøre opmærksom paa, at naar man fordrer denne Sum af Esbjerg, er det ikke i Lighed med, hvad der fordres af andre Byer. Kravet om de 40,000 Kr. af Esbjerg fremkommer nemlig derved, at den Plan, som Generaldirektoratet har ladet udarbejde, fuldstændig lukker for Byens Udgang til Omverdenen, og saa siges der til Byen: Nu ere I lukkede inde, ville I ud igen, ere vi villige til at bygge en Tunnel, ad hvilken I kunne komme ud i Europa igen; men hvis I ville ud af Byen, skulle I betale 40,000 Kr. for at faa Lov dertil. Jeg tror ikke, man stiller den Fordring til nogen anden By, eller at man siger til nogen anden By: Nu blive I lukkede inde, og hvis I ikke betale en vis Sum, blive I derinde. Jeg synes, at det er noget for haardt. Jeg vil gøre opmærksom paa, at der hændte en stor Ulykke paa Esbjerg Station for 14 Dage siden. Der gik nemlig Ild i den, og Uheldet vilde — at man slukkede Ilden. Jeg gad nok vide, om man, hvis Banegaarden var brændt, ogsaa vilde have sagt til Byen: Nu kunne I give 40,000 Kr., saa skulle I faa denne Bygning opført i en ny og bedre Skikkelse. Der hændte for Resten ogsaa en Ulykke i Forgaars, idet et Par Heste løb igennem den ene Væg i Stationsbygningen, men det lykkedes dem dog ikke at faa Bygningen væltet. Dernæst udtalte det ærede Medlem sin Beklagelse over, at man kærtgnede Esbjerg for meget, man gjorde for meget for den By, der blev bevilget for meget til den. Dette er dog en fuldstændig Misforstaaelse. Der er aldrig givet noget til Esbjerg før i Forfjor, da der blev bevilget et Laan paa billige Vilkaar til Byen. Alt andet, der er kostet paa Esbjerg, er kostet paa Havnen der, men denne er jo Statshavn, altsaa et Statsaktiv, og det, der er bevilget, er altsaa medgaaet til at forbedre dette Aktiv, og dette er gjort saa heldigt og saa godt fra Regeringens og Lovgivningsmagts Side, at alle de Midler, der ere ofrede derpaa, forrente sig bedre end noget andet Statsaktiv, idet det giver 3 pCt. af alle de Penge, der ere anvendte derpaa, og det ville de Penge, der foreløbig ere bevilgede dertil, blive ved med. Jeg kan altsaa

ikke se, hvad der menes, naar der siges, at der skal være blevet kølet særlig for Esbjerg. Nej, tværtimod, Esbjerg er saare uheldig stillet. Den er bygget paa Grunde, som Spekulationen har fordyret i overordentlig høj Grad til Fordel for Folk, som slet ikke bo der i Byen, Kapitalister, der nyde godt af disse Spekulationspriser, hvorimod Byens Indbyggere maa betale Renter deraf og ikke have nogen Fordel deraf. Nej, det er Esbjergs Indbyggere, der trænge, og naar man saa kommer og vil paabyde dem saadanne Udgifter som her, kan jeg virkelig ikke se, at det tyder paa Velvilje fra ærede Medlemmers Side. Det er virkelig saa, at jeg ikke tør sige, at Esbjerg, naar den her forelagte Plan vedtages, ikke muligt vil sige nej, fordi den ikke tør paatage sig disse Udgifter; paa den anden Side er jeg ikke vis paa, om Statsbanerne, naar Esbjerg siger: Vi have ikke Raad til at paatage os denne Udgift, for deres egen Skyld tør forsvare at undlade at anlægge en brugelig Stationsplads ved Esbjerg, thi som denne nu er, er den aldeles ubrugelig for den Trafik, som finder Sted der. Jeg vil altsaa slutte med at gentage min Erkendtlighed over for den højtærede Minister for hans Udtalelser i Anledning af denne Sag, idet jeg haaber, at hans Overvejelser maa føre til et for Byen heldigt Resultat, og at den maa blive fremmet saa hurtigt, at der er Udsigt til at faa en ny Stationsbygning derovre endnu i Aar.

**R. Hansen:** Naar jeg har begæret Ordet i denne Sag, vil jeg først udtale, at jeg ikke er sagkyndig nok til helt ud at kunne bedømme de Forslag, der her foreligge, og altsaa heller ikke kan udtale mig bestemt hverken for eller imod de store Jærnbanespørgsmaal, hvorom der her er Tale. Men samtidig med at jeg erkender dette, kunde jeg have Lyst til at gøre nogle ganske faa Bemærkninger. Som vi vide, er det meget store Krav, der i finansiel Henseende stilles til Statskassen ved de store Forslag, som ere komme frem i denne Samling. Vi have jo allerede behandlet Forslaget om Oprettelsen af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, derhos ligger der jo Forslag her i Rigsdagen om ny Statsbaneanlæg paa Sjælland, og nu have vi det her foreliggende Forslag til Behandling. Inden man nu skrider til Løsningen af saa store og saa omfattende Opgaver, synes det mig, at der maatte være flere Spørgsmaal, vi først maatte have fuld Klarhed over, og jeg

mener da, at vi først maa have Klarhed over, om Trafikken er vokset saa betydeligt, saa enormt, at saa store Udvidelser allerede nu skulle være paatrængende nødvendige. Dernæst synes jeg, at vi maatte være klar over, om det i finansiel Henseende vil være rigtigt allerede nu eller i en nærmere Fremtid at gaa til at bevilge saa store Summer, hvorom der her er Tale. Det ærede Medlem for Fredericia (Ousen), som talte i Gaar, mente, at disse Forslag sikkerlig vilde medføre en Udgift af 37 Millioner Kr. — jeg tror det var den Sum, han nævnte — foruden Ekspropriation af Grunde. Jeg er nu aldeles sikker paa, at skulle alle de Forslag gennemføres, som her foreligge, ville vi naa op til en Sum, der efter al Sandsynlighed vil blive op imod 60 Millioner Kr. Jeg er ikke nogen ubetinget Modstander af disse Forslag, idet jeg til fulde forstaar Betydningen af, at vi her i Danmark have vort Trafikvæsen saa godt og saa forsvarligt, som det overhovedet er muligt, men jeg synes dog, at der, naar der er Tale om saa store Udgifter, er Grund til at blive lidt betænkelig. Jeg mener, at det vil være rigtigt, at vi her i Folketinget gaa frem med stor Varsomhed, med stor Forsigtighed og faa Spørgsmaalene grundig undersøgte, inden vi skride til Løsningen af disse Opgaver. Det kan jo ogsaa godt tænkes, at der, naar vi rigtig komme til at undersøge, de nuværende Forhold, kunde findes en Løsning til at afhjælpe de nuværende Ulemper, som kunde blive nemmere og billigere end den her foreslaaede. I Henhold hertil skal jeg pege paa forskellige Forhold, der for øvrigt allerede ere berørte af flere andre Medlemmer.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Dobbeltsporet gennem Fyn og Broen over Lille Bælt skal jeg blot bemærke, at det er nok muligt, at Trafikken i Tiden vil udvikle sig saaledes, at det kan blive nødvendigt baade at lægge Dobbeltspor gennem Fyn og bygge Bro over Lille Bælt. Det vil maaske ogsaa blive nødvendigt en Gang at lægge et Dobbeltspor gennem Jylland paa en Del af Hovedbanen og da navnlig paa Strækningen mellem Aarhus og Langaa. Men at det skulde være nødvendigt allerede nu at gaa til en større Udvidelse af Forbindelsen gennem Fyn og over Lille Bælt, tror jeg ikke. Jeg tror, Forholdene ville kunne ordnes paa en anden Maade. Jeg tror, det var rigtigt, om vi fik fuld Klarhed over, hvad det er for en Del af Trafikken, der bevirker, at Forholdene nu ere blevne saaledes paa Fyn, at en Forandring er nød-

vendig. Jeg tror, det var rigtigt at faa Klarhed over, om det er Persontrafikken eller Godstrafikken, der gør det. I de Bemærkninger, der ledsage dette Forslag, gøres det gældende, at det baade er Gods- og Persontrafikken, og det er selvfølgelig rigtigt, vi have jo ingen Grund til at tvivle derom. Men jeg er alligevel nærmest af den Mening, at Persontrafikken er den, der volder de største Ulemper, idet Persontrafikken i de senere Aar, navnlig siden vi fik de ny Jærnbanelakster, er stegen ganske betydeligt. Jeg mener, det ogsaa er et Forhold, vi maa have undersøgt, inden vi skride til Løsningen af disse Spørgsmaal. Hvis det viser sig, at det er Person- og Godstrafikken i Forening, der gør, at de nuværende Forhold ere uholdbare, synes jeg, det første Spørgsmaal maa være, om der ikke kan findes en anden Vej, ad hvilken man kunde lede en Del af Trafikken. Og det er vist ikke umuligt. Jeg synes, noget taler for, at det godt kan lade sig gøre. Vi have jo for en Tid siden her i Folketinget behandlet et Lovforslag om Oprettelsen af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Det kan være, at dette Lovforslag for en stor Del kunde afhjælpe de nuværende Ulemper. I de Bemærkninger, der ledsage dette Forslag, blev det gjort stærkt gældende, at naar denne Route kom i Stand, vilde den kunne besørge ikke alene en stor Del af Persontrafikken, men der vilde ogsaa gaa en stor Del af Godset den Vej. Der er ingen Tvivl om, at det vil være rigtigt, thi Routen Gedser—Warnemünde er i Virkeligheden den korteste, altsaa den naturligste Forbindelse mellem Tyskland og Sjælland. Der er ingen Tvivl om, at naar en saadan Route bliver etableret, vil der komme til at gaa en stor Del Gods og selvfølgelig ogsaa Personer den Vej. Navnlig det, at man ikke behøver Omladning — Vognene kunne jo køre lige ud paa Færgen — vil bevirke, at en stor Del af Godset vil gaa den Vej, som er hurtigere og billigere end den lange Vej om ad Esbjerg gennem Fyn. Persontrafikken synes mig let kan deles ogsaa ad en anden Vej, nemlig over Kalundborg og Aarhus. Det er en ret naturlig Forbindelse mellem Jylland og Kjøbenhavn. Naar denne Route blev uvidet og forbedret, saa vi ikke alene fik Dagfart, men ogsaa Natfart, skulde det nok vise sig, at største Delen af Trafikken fra det nordlige Jylland vilde kunne trækkes over Aarhus og Kalundborg, og Følgen deraf vilde blive, at Trafikken gennem Fyn ikke vilde blive større, end at den nok kunde besørge ved

de nuværende Hjælpemidler. Jeg vil meget henstille til det Udvalg, der kommer til at behandle denne Sag, at man her gaar frem med stor Varsomhed og først undersøger, om det ikke er muligt at dele Trafikken og faa en Del af den lagt hen til andre Veje, dermed vilde der kunne spares meget betydelige Kapitaler. Jeg vil meget henstille til det Udvalg, der kommer til at behandle denne Sag, at man tager dette nøje under Overvejelse, inden man skrider til Løsningen af de Opgaver, der foreligge her.

**L. Rasmussen:** Debatten om det foreliggende Forslag har i ikke ringe Grad formet sig som et Forsvar for og en Modstand mod Tanken om Broen over Lille Bælt, særlig kom det ærede Medlem for Faaborg (Kr. Jensen) ret højt op i den Anledning, navnlig lige over for det ærede Medlem for Middelfart (Lohmann), idet han, saa vidt jeg skønner, ogsaa var inde paa, at det navnlig var Hensynet til Middelfart By, der bestemte det ærede Medlems Stilling. Naa, det er i og for sig ikke saa forfærdeligt, at man tager Hensyn til den By, man repræsenterer, men jeg synes ikke, der er nogen Grund for det ærede Medlem for Faaborg til at drage det frem, da han jo i sit Foredrag til syvende og sidst havnede ved Faaborg. Det ærede Medlem gav os en Del Oplysninger om Forholdene ved Lille Bælt, om at de pelsklædte kunde godt gaa den Tur fra Fredericia Banegaard til Færgehavnen, om Taage og saa fremdeles. Jeg fik nogen Tvivl om det ærede Medlems Kendskab til Forholdene ved Lille Bælt, da han gentagne Gange nævnte 15—20 Skridt som Afstanden fra Banegaarden til Færgehavnen. Man skal sikkert være meget langbenet, dersom det blot tilnærmelsesvis skal passe med Afstanden. Jeg har aldrig forstaaet, at Projektet om Broen over Lille Bælt skulde være fremkommet af Hensyn til den Ulejlighed, der er ved at færdes fra Banegaarden til Dampfærgehavnen, og heller ikke af Hensyn til Taagen over Lille Bælt. Jeg tror, at det er ganske andre Hensyn, der gøre sig gældende her. Selve Spørgsmaalet om Broens Anlæg ligger jo for øvrigt ikke for, og naar man spørger mig, om jeg stemmer for en Bro over Lille Bælt eller ikke, kan jeg ikke give Svar i Dag, jeg ved ikke, hvorledes det Spørgsmaal vil stille sig. Men en Ting er klar for mig, at trafikmæssig set var det meget ønskeligt at faa en fast Bro over Lille Bælt. Jeg tror aldrig, at vi

blive Herre over disse Forhold uden ved Hjælp af en fast Forbindelse, men om den kan skaffes til Veje for Midler, der kunne være forsvarlige for os at anvende, er et andet Spørgsmaal, over hvilket der skaffes Klarhed ved Bevillingen paa de 60,000 Kr., og derfor er jeg ikke i Tvivl om, at jeg vil stemme for den. Naar der tales om de mange Millioner, som Broen skal koste, vide vi jo for det første ikke, hvor mange Millioner det bliver, men hvad der er meget væsentligt, er, hvad der til syvende og sidst er det billigste, enten Broen eller den nuværende kostbare og i Fremtiden endnu kostbarere Færgeforbindelse. Jeg har ikke Anelse om, hvad der er det billigste, men det er netop min Mening, at de 60,000 Kr. til Dels skulle bruges til at skaffe os Klarhed over, hvorledes Forholdene økonomisk ville stille sig, naar vi fik en fast Bro i Stedet for den nuværende Færgefart. Den ærede Minister foreslaar Dobbeltspor gennem Fyn. Det er jeg ikke nogen stor Tilhænger af for Øjeblikket, jeg er bange for, at vi komme til at køre temmelig rask paa Dobbeltspor Landet over. Men naar det foreslaas, er det vel Meningen at lægge Dobbeltspor over Broen, og faa vi en fast Bro, vil Forholdet blive det, at enten man kører over Broen med 50 Tog om Dagen eller med 100 Tog, enten Trafikken er som nu, eller den bliver betydelig større, bliver Bekostningen saa at sige den samme, og det er ingenlunde Tilfældet, hvis vi skulle besørge Trafikken ved Dampfærger. Ved en eventuel Opgørelse vil det derfor være rigtigt ikke alene at tage Hensyn til, hvad Dampfærgetrafikken for Øjeblikket koster, men ogsaa til, hvad den efter menneskelig Beregning vil komme til at koste os under en stigende Trafik. Broen har nemlig i saa Tilfælde kostet, hvad den har kostet og dermed Basta. (Afbrydelse.) Jo, saadan omtrent, det vil blive noget nær det samme.

Nu er der jo nævnt forskellige andre Trafiklinier. Jeg er ingenlunde en Modstander af at udvide Linien over Gedser—Warnemünde eller Kalundborg—Aarhus, men jeg har ikke nogen stor Tro — det vil naturligvis sige betingelsesvis, jeg kan ikke vide noget bestemt i den Henseende — til, at Udviklingen af disse Linier, selv om den bliver aldrig saa god, vil være i Stand til i betydelig Grad at bringe Trafikken ned paa Linien Korsør—Nyborg—Fredericia. Hvis disse Linier bleve udviklede langt bedre end nu — og det burde de være — kunde det maaske for en Aarrække hindre den betydelige Stigning, der

ellers vilde komme paa den førnævnte Linie, men at de i væsentlig Grad skulde bringe Trafikken ned fra, hvad den nu er, tror jeg ikke stort paa. Med Hensyn til Spørgsmaalet om at aabne ny Linier over Faaborg eller Assens, skal jeg ikke komme nærmere ind derpaa, men en Ting er sikker, vi komme ikke til billigere Overfartsbetingelser ved Lille Bælt, ved at aabne flere Linier, end vi have. Vi blive ikke mere Herre under alle Vejrforhold over Trafikken ved at aabne flere Linier, men meget snarere ved at sætte al vor Kraft paa at gøre den saa god som mulig, som vi have. Det ærede Medlem for Faaborg (K. Jensen) har efter min Mening ikke Ret i, at vi ved Hjælp af Dampfærger lige saa godt kunne blive Herre over Isforholdene i Lille Bælt som i Store Bælt, det er en fuldstændig Fejltagelse. Jeg kender noget til Forholdene der, jeg har vistnok rejst lige saa tit over Fredericia som det ærede Medlem, baade naar Vejrforholdene vare blide og mindre blide, og naar man slet ikke kunde komme over, og jeg mener, at efter menneskelig Beregning ville vi til enhver Tid kunne være Herre over Forholdene i Store Bælt med de Maskiner og Isbrydere, vi have, men jeg tror ikke, at vi nu eller i en overskuelig Fremtid kunne bygge Maskiner, som kunne gøre os til Herre over Forholdene i Lille Bælt. Ishindringerne der ere af en helt anden Art end i Store Bælt.

Men det er, som sagt, den Slags Ting, baade hvad Broen vil koste, og om den overhovedet kan blive solid, hvad det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgkreds (Scavenius) tvivlede om, som nærmere maa overvejes. Dersom der skulde blive Strid om, hvorvidt Broen kunde blive holdbar under alle Is- og Vejrforhold, kan det allerede af den Grund blive en betænkelig Sag at stemme for Bevillingen. Men det er jo alt sammen noget, som ikke staar paa Dagsordenen. Det, der staar paa Dagsordenen for Broens Vedkommende, er kun at faa undersøgt, hvordan Spørgsmaalet vil stille sig økonomisk. For mig personlig er det Spørgsmaal afgjort, hvorledes det vil stille sig trafikmæssig. Der er jeg slet ikke i Tvivl om, at vi absolut bør have Broen, ja, jeg er endogsaa nær ved at udtale, at vi før eller senere maa komme til at gaa over til en Bro eller en fast Forbindelse ved en Tunnel. Jeg skal ikke nærmere udtale mig om Spørgsmaalet: Tunnel eller Bro. Tunnelen tror jeg nu ikke paa, men det ved man jo, ingen Ting om. Saa meget er jeg imidlertid klar over, at der, hvor man skal gaa over med en

Bro, kan man ikke gaa over med en Tunnel, thi en Tunnel betinger lave Strandbredder, medens Broen netop betinger høje Strandbredder. Skulde vi komme til en Tunnel, kunde det ærede Medlem for Faaborg maaske blive fri for den Glansperiode, som Middelfart kunde naa, thi der vilde Tunnelen sikkert ikke kunne gaa over. Det skal jeg nu ikke komme nærmere ind paa. Alt dette skulde man netop se at faa at vide ved Hjælp af de 60,000 Kr., saa at man kunde faa et Overblik over, hvorledes den økonomiske Side af Sagen vilde stille sig. Om de eventuelle Fæstningsværker skal jeg ikke udtale mig meget. Det kunde jo blive af den Slags Ting, der kunde gøre, at man slet ikke kunde stemme for Forslaget, og naar den Tid kommer, maa vi overveje lige saa vel, hvad det vil koste at bygge Broen, som, hvad det vil koste at bygge Forsvarsværker der. Det staar blankt og bart i Dag.

Jeg anser det for betimeligt, at Ministeren under de nuværende Forhold, da Trafikvæsenet udvikler sig saa stærkt, som det gør, søger at skaffe Klarhed over, om det overhovedet i vor Tid eller i den nærmest tænkelige Tid kan være rigtigt at gaa til en fast Forbindelse over Lille Bælt, og jeg synes, det er betimeligt at faa det klaret, enten vi skulle gaa til en ret betydelig Udvidelse af de nuværende Havne og Dampfærger eller til at bygge en fast Bro. Sikkert er det en økonomisk Anvendelse af Penge at anvende Millioner paa Dampfærger og Havne, naar man maaske i en nær Fremtid vil gaa til Anlæg af en fast Bro. Det ærede Medlem for Fredericia (Ousen) rejste i Gaar forskellige Indvendinger mod Tanken om den faste Bro, han kredsede viden om, men havnede til sidst ved Hensynet til Fredericia. Jeg fortænker ikke det ærede Medlem i, at Fredericias Interesser spille en betydelig Rolle for ham ved denne Lejlighed, For mig er det ogsaa i og for sig beklageligt, at Nødvendigheden af en fast Bro mellem Middelfart og Snoghøj maaske kan komme til at gaa ud over Fredericia. Men paa den anden Side er det klart, at dersom det bliver anset for en nødvendig, samfundsnyttig Foranstaltning, kunne vi ikke undlade at træffe den af Hensyn til Fredericia. Der kunde vel for Resten ogsaa tænkes en Maade, hvorpaa der kunde gives Fredericia et Slags Ækvivalent. Vi have jo før lagt et Statsinstitut i Fredericia, og det kunne vi maaske ogsaa gøre i Fremtiden. For Resten tror jeg ikke, at det har saa stor Betydning for Fredericia,

at den store Trafik gaar derigennem. Jeg ved det ikke, skønt jeg har været nogle Maaneder i Fredericia, men jeg tror ikke, at det spiller synderlig anden Rolle, end at der derved kommer til at bo en Mængde Jærnbanefolk i Fredericia, hvilket naturligvis skaffer Søgning til visse næringsdrivende. Jeg gaar nu ud fra, at den store Telegrafstation, hvor der, saa vidt jeg ved, er ansat 106 Personer, fremtidig kunde blive ved Fredericia, selv om det foreliggende Projekt bliver iværksat. Jeg er enig med det ærede Medlem for Fredericia i, at vi skulle skade Fredericias økonomiske Forhold saa lidt som muligt. Der er ingen Grund til at skade Byen, Fredericia er i mange Henseender uheldig nok stillet. At Fredericia, som det blev udtalt af det ærede Medlem for Faaborg (Kr. Jensen), skulde synke ned til at blive en blot og bår Landsby, fordi vi tage de Jærbanefolk bort, der nu bo der, tror jeg dog ikke. Der er ganske andre Ting, der bidrage til at holde Fredericia oppe end dette. Naar vi tænke paa, hvad der har Betydning for Fredericia af det, som skyldes Staten, vejer Garnisonen selvfølgelig langt mere end Banegaarden, Døvstummeinstituttet og den Slags Ting. Det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgkreds (N. Chr. Jensen) var, saa vidt jeg forstod ham, en Modstander af Tanken om en Bro, men saa forstaar jeg ikke, hvorfor han var en Modstander af at bevilge de 60,000, thi det er den eneste Maade at faa Spørgsmaalet: Dampfærgesfart eller Brofart afgjort. Naar der er talt om de mange Millioner, der skulle til ifølge Overslagene, gaar jeg ud fra, at samtidig med, at vi indbyde til en saadan Konkurrence, skal det slaas fast, at de, der levere Tilbud om Bygning af Broen, ere økonomisk stillede saaledes, at der er Sikkerhed for, at Broen kan skaffes til Vejle for de kalkulerede Beløb. Det gaar efter min Mening ikke an, at vi vedtage saa og saa mange Millioner paa Overslagene og saa lade Statens egne Ingeniører bygge Broen. Saa kan der være Fare for, at vi kunne komme fra 15 op til 20, ja maaske 25 Millioner. Nej, naar Bevillingen paa de 60,000 er vedtagen og der foreligger Tilbud om Bygning af Broen fra forskellige Firmaer, maaske udenlandske Kompagnier, for et bestemt Antal Millioner, bør de paagældende give Sikkerhed for, at de kunne bygge Broen. Den Vej gik man, saa vidt jeg ved, ved Aalborg Broens Bygning.

Det ærede Medlem for Give (N. C. Jensen) talte noget om, at det var af mere

Interesse at faa Jærbaner byggede i de Egne, som endnu ikke have Jærbaner; og saaledes faa dem dragne ind i Jærbanenettet. Heri er jeg fuldstændig enig med ham i og for sig. Vi repræsenterer begge to Valgkredse, der ere ret stiftmoderlig behandlede med Hensyn til Jærnbaner, og dersom vi føre en Jærbanepolitik, der gaar ud paa at lægge Dobbeltspor, hvor der allerede er Jærbaner, udvikle de alt bestaaende Jærbaner og ikke gøre noget for de Egne, som ikke have Jærbaner, siger jeg, at det er en slet, ja meget slet Jærbanepolitik i Længden. Men jeg skønner ikke rettere, end at Situationen for Øjeblikket er, at det, vi specielt maa ønske for disse Egne, hører ind under Kommissionen, og for saa vidt kunne vi ikke behøjde den ærede Minister noget, idet vi selv stillede Forslag om, at den ærede Minister skulde tage Sagen i sin Haand, og ikke en Gang fik Forslaget afstemt her i Tinget. Altsaa, vi kunne ikke tage Spørgsmaalet op aktuelt i Folketinget, saa længe Kommissionen arbejder, men ellers skal jeg ikke nægte, at ved Siden af alt det andet maa det komme, ellers er det en slet Jærbanepolitik, vi føre, i alt Fald her i Folketinget. Men det at drage ny Egne ind under Jærbanenettet vil ikke bevirke, at vi kunne undvære Forbedringer paa Hovedlinierne, thi det forøger netop Trafikken paa Hovedlinierne og deler ikke Trafikken der.

Jeg skal nu forlade dette Spørgsmaal og kun gøre nogle enkelte Bemærkninger om Banegaarden i Esbjerg. Det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgkreds (N. C. Jensen) mente, saa vidt jeg kunde skønne, at det ingenlunde var for meget, hvad Esbjerg By skulde tilskyde. Det skal jeg nu ikke dømme alt for sikkert om. Jeg ved ikke, om de Tal, der ere angivne, ere rigtige, men da vi for 2—3 Aar siden havde et Jærbaneforslag her i Tinget, hvis Gennemførelse vilde have lagt Beslag paa Esbjerg for en Sum af ca. 200,000 Kr., tillod jeg mig at udtale, hvad der for Resten blev mig noget ilde optaget i Esbjerg, at det vilde være uforvarsomt fra Statsmagts Side at paalægge Esbjerg Kommune saa store økonomiske Byrder, da dog Forholdene vare saaledes for Tiden i Esbjerg, at de i økonomisk Henseende maatte anses for meget upaalidelige i Fremtiden. Noget i den Retning var det, jeg udtalte, og jeg skønner ikke rettere, end at disse Spaadomme, om jeg saa maa kalde dem, fra min Side ere i nogen Grad gaaede i Opfyldelse, og maa-

ske desværre i endnu højere Grad ville gaa i Opfyldelse. Jeg skønner altsaa ikke rettere, end at Esbjerg Kommunes økonomiske Stilling i Øjeblikket er alt andet end god, og Udsigterne for Fremtiden ere alt andet end lyse. De 40,000 Kr. ere ganske vist efter min Mening ikke for meget, men hvis virkelig Forslaget her betinger Anlæg fra Esbjerg Bys Side til et Beløb af ca. 300,000 Kr., er det for meget at forlange af Esbjerg Kommune under dens nuværende økonomiske Forhold. Jeg vil henstille til det kommende Udvalg, som faar denne Sag under Behandling, nøje at tage under Overvejelse, hvor meget det vil dreje sig om for Esbjerg Kommune. Jeg tror ikke, det gaar an at lægge flere Hundrede Tusind paa Esbjerg Kommune for Øjeblikket.

Dermed skal jeg slutte og kun tilføje den Anmodning til det kommende Udvalg, at man ikke farer for hurtig frem med Dobbeltsporet. Det i det foreliggende Lovforslag, jeg særlig vilde sætte Pris paa blev gennemført, er Bevillingen af de 60,000 Kr. til at skaffe os et Overblik over, hvorledes det vil stille sig med Broen over Lille Bælt og saa den ny Banegaard i Esbjerg. Dobbeltsporet tror jeg ikke er saa nødvendigt — ja, nogen Fordel vilde det jo sikkert kunne give, men jeg tror ikke, det er nødvendigt at faa det gennemført i Aar. Forholdene ved Aarhus kender jeg ikke saa nøje, men jeg er overbevist om, at det ikke er saa presserende at faa gjort Forandringer der som ved Esbjerg.

**J. Nielsen:** Der er nu talt mangt og meget om det foreliggende Lovforslag, og Meningerne ere, som man har kunnet vente, højst forskellige. Der er dog et, som jeg tror, alle have været enige om, og det er, at de projekterede Forslag ville koste mange Millioner. Jeg skal ikke blande mig ind i, hvor mange Millionerne Planerne kunne løbe op til, og det er der vist heller ikke nogen, der kan forudse. Mit Standpunkt er dette, at hvad der nødvendig skal gøres, det maa vi se at skaffe Penge til, og jeg vil opfordre det kommende Udvalg til at tage under grundig Overvejelse, hvad der er paatrængende nødvendigt. Det bør man saa tage ud og

begynde paa foreløbig, og det, man anser for mindre nødvendigt eller maaske slet ikke synes om, skyder man ud til Fremtiden. Et af de Punkter i Forslaget, som jeg anser for at være fuldstændig nødvendigt, er en Forandring af Forholdene ved Banegaarden i Aarhus. Jeg skal ikke komme ind paa Enkelthederne, men jeg tror, at enhver, der kender Forholdene i Aarhus, vil indrømme, at der maa ske en Forandring i en nær Fremtid. Forslaget, som det foreligger her, tror jeg egentlig er sundt og godt, og Forholdene i Aarhus ere nu saaledes, at der maa gøres noget, særlig for Godstrafikken. Naar Hammelbanen om et Par Aar bliver færdig, vil der føres en hel Mængde Personer og navnlig meget Gods til Aarhus, hvad der yderligere vil nødvendiggøre, at der her sker en Forandring. Dertil kommer saa, at der vel næppe er Tvivl om, at der maa ske en Udvidelse og Forbedring af Kalundborg—Aarhus-Routen, hvad ogsaa vil medføre en forøget Trafik. Forslaget om en Godsbanegaard i Aarhus har jo været fremsat som et særligt Forslag i Fjor, og jeg blev derfor ikke saa lidt forundret, da jeg saa dette selvstændige Forslag fra i Fjor knyttet til en hel Del andre Forslag, og navnlig, at det var bundet i Enden paa det store Fremtidsprojekt om en Bro over Lille Bælt. Jeg tror, at vi i vor Tid ere komne lidt for langt ud i denne Sammenkobling, og jeg synes, at den højtærede Minister ved at koble dette sammen med alle de øvrige Projekter egentlig selv har lagt Hindringer i Vejen for dette selvstændige Forslags Gennemførelse. Jeg skal ikke komme dybt ind paa Spørgsmaalet om den meget omtalte Bro over Lille Bælt. Det er jo uden for al Tvivl, at baade Person- og Godstrafikken over Lille Bælt er tiltagen i meget betydelig Grad, og det er ogsaa utvivlsomt, at Folk i vor Tid ville rejse mægtelig og rejse hurtig. Vi villé selvfølgelig ogsaa gerne rejse sikkert, men det ere vi jo blevne vænnede af med. Usikkerheden finder man sig altsaa i, og under de Forhold, hvorunder vi nu komme, ere vi jo alle forsikrede, hvis vi blive kørt over, faa vi Erstatning. Men at rejse mægtelig og bekvemt og hurtig, det er noget, vi alle holde fast paa. Naa,

hvad Mageligheden og Bekvemmeligheden angaar, er det jo relativt, det er for de enkelte Personer, som de ere vant til. Jeg for mit Vedkommende synes nu, man rejser meget magelig. Naar vi komme ned i Salonen paa Færgerne og sidde og læse paa en Fløjs- eller Peluchesofa, synes jeg, det er mageligt, jeg er ikke nær saa magelig vant. Og hvad Hurtigheden angaar, kan jeg ikke indse, at vi skulde vinde noget synderligt ved at faa lavet en Bro. Naar vi nu med Færgerne kunne komme over paa en halv Snes Minutter, kan jeg egentlig ikke tro, at det vil gaa hurtigere over en Bro, idet man først for at komme til Broen skal slaa en Vinkel, saa køre over Broen og derpaa igen slaa en Vinkel ved Stationen ved Middelfart. Det væsentlige ved Spørgsmaalet, hvad jeg ogsaa vil henstille til det ærede Udvalgs Overvejelse, er, om man skal imødekomme disse Fordringer fra Publikums Side om Bekvemmelighed og Magelighed og samle hele Trafikken paa een stor Hovedaare, eller om man skal bestræbe sig for at fordele den over de forskellige Landsdele. Min personlige Mening er, at man naar videst ved at dele Trafikken saa meget som muligt mellem de forskellige Landsdele, og jeg tror ogsaa, at naar vi kunde faa denne Færgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, maa en Del af Trafikken kunne gaa derover. Faa vi saa, hvad jeg føler mig fuldt forvisset om, en rigtig god Forbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, tager jeg ad den Vej hver eneste Gang, jeg tager hjem, og det bliver der mange, der gøre. Kunde vi faa etableret en Færgeforbindelse der, vilde der gaa en hel Del Gods den Vej — det gør der for øvrigt allerede med de Smakker, om jeg saa maa sige, vi nu sejle med. Naar vi faa den Trafik, som skal over Norden for Aarhus, ledet over Aarhus, er jeg temmelig sikker paa, bliver der næppe mere tilbage, end man med Lethed kan faa over Lille Bælt, naar vi faa bedre indrettede Færger. Hele dette Brosystem er jeg ikke med paa. Det er ogsaa noget højt, det har en Fagmand udtalt, vi skulle 150 Fod til Vejrs, det er sandelig for højt, Folk, som let blive svimle, kunde ogsaa være bange for at komme derop, og man kunde ogsaa være bange for, at det hele ramlede sammen. Men jeg skal slutte disse korte Bemærkninger med at henstille til Udvalget at tage under velvillig og grundig Overvejelse, om man ikke kan pille det ud, som først og fremmest er nødvendigt, saa vi først kunne tage fat paa det og lade

det øvrige vente. Jeg skal ogsaa henstille, at man undersøger Forholdene paa alle Ender og Kanter, saa at man bliver klar over, hvorvidt man imødekommer Publikum bedst ved at samle hele Trafikken paa een stor Aare eller ved at dele den i flere mindre.

**Hammerich:** Der er baade i Dag og i Gaar peget paa, at man i Stedet for at gaa til de her foreslaaede Anlæg skulde lede Trafikken ad andre Veje, og blandt disse er i Dag særlig nævnt Forbindelsen mellem Fyn og Sønderjylland. Jeg har den samme Sympati, som jeg altid har haft, for at faa disse Forbindelser udviklede, og jeg tror ogsaa, at noget i den Retning baade kan og bør ligge for, men jeg vil ved Siden deraf lige saa bestemt som i Gaar paastaa, at man ikke maa vente derved at overflødiggøre de Anlæg, som vi her behandle. Det er vanskeligt at sige, hvor meget der transporteres over Lille Bælt ned gennem Sønderjylland til Udlandet, men man kan i alt Fald se, at meget kan det ikke være, det er jo i Virkeligheden kun Godstrafikken, man i saa Henseende maa undersøge, da det er den, som bestemmer Dampfærgeforbindelsen mellem Strib og Fredericia og i første Række motiverer Broen. En Undersøgelse vil da vise, at al den Godstrafik, der fra Jylland og Fyn, ja fra hele vort Land gaar over Vamdrup til Udlandet, er saadan noget som 230,000 Centner aarlig; men heraf kunne vi med Sikkerhed regne, at den *aldeles overvejende Del* kommer fra Jylland; hvad Vamdrup-Linien optager, maa saaledes være en ringe Del af Godsfærdslen over Lille Bælt, der gaar op imod 400,000 Ct. Man maa altsaa blot ikke tro, at man ved en Linie fra Fyn direkte til Sønderjylland vil kunne aflede den Færdsel, hvorfor Lille Bælts Broen skulde bygges. Jeg skal derhos gentage, hvad jeg sagde i Gaar, at jeg tror, det er rent uden Betydning, hvad man vil gøre mellem Kalundborg—Aarhus for at lede Godstrafikken den Vej; vilde man gøre noget her, var det helt andre Ting, der laa for at forlænge Banen til Refsnæs eller Sjællands Odde og derfra bruge Dampfærgeforbindelse med Jylland; men det blev jo ny, store og i Driften kostbare Foretagender, som man vel maa betænke sig paa at gaa til. En Forbedring af Forbindelsen mellem Kalundborg—Aarhus vil med Sikkerhed ikke drage til sig noget værd at tale om af den Godstrafik, for hvis Skyld Broen bygges, med mindre som jeg sagde i Gaar, man vilde

forhøje Jærnbanetaksterne saaledes, at Væarerne i Stedet for som nu at bruge Jærnbanen atter vilde blive sendte ad Skibsvejen. Men det tror jeg, som sagt ikke, man vil, thi disse lave Takster var noget, man var godt enig om her i Tinget. Lad mig i Forbindelse hermed over for en Bemærkning fra en æret Taler sige, at det sikkert ikke var de kjøbenhavnske Interesser, der trak de smaa Takster med sig; jeg er mig i hvert Tilfælde bevidst — og jeg ved, at jeg kan faa det bekræftet fra alle, der sad i det Udvalg, der behandlede Godstaksterne — at jeg der var den eneste, der holdt stærkt igen og som advarede imod at gaa for langt med Nedsættelserne. For det første af finansielle Grunde, idet jeg ikke mente, man behøvede at gaa saa langt ned under, hvad man bruger andre Steder, og for det andet, fordi jeg var vis paa, at det vilde forøge Trafikken til vore Jærnbaner saa stærkt, at vi vilde have Vanskelighed ved at faa opfyldt de deraf følgende store Krav, af hvilke vi nu have nogle for os her paa Bordet. — Maa jeg endnu, medens jeg har Ordet, over for det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgkreds (J. Scavenius) sige, at jeg tror ikke, at Teknikere i og for sig ville være bange for at garantere for, at Isdriften ikke behøver at være en Fare for Broen. Der er sikkert andre Garantier med Hensyn til Broen, som man altid maa have nogen større Betænkelighed ved at give. Isdrift kender man derimod sikkert i langt større Maal paa Steder, hvor der har staaet Broer i lang Tid. Jeg skal blot som et enkelt Eksempel nævne den store Victoriabro over St. Laurenceffoden, som har staaet i lange Tider med en ganske anden Isdrift, end her er Tale om. Selvfølgelig vil man af den Grund bygge Piller, der i Forhold til den Dybde, de staa paa, og den Isdrift, man kan vente, ere forholdsvis svære. Jeg tror saaledes ikke, at man paa Grund af Isdriften skal være bange for at bygge en Bro over Lille Bælt.

**K. Jensen** (Svendborg Amts 4de Valgkreds): Jeg har Fornemmelsen af, at jeg i min Udtalelse maa have været ganske ualmindelig heldig, naar det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgkreds (L. Rasmussen) efter at have gennemgaaet mit Foredrag kritisk er kommet til det Resultat, at der egentlig ikke var andet at indvende mod det end netop, at jeg har sagt, at der fra Toget til Færgerne kun var 15—20 Skridt. Det ærede Medlem oplyser, at det

er noget forskrækkeligt noget, jeg der har sagt, for man skal have lange Ben for at tilbagelægge Afstanden mellem Banegaarden og Færgerne i 15—20 Skridt. Hvem har talt om Banegaarden? Ved det ærede Medlem ikke, at Toget gaar fra Banegaarden ned til Færgerne? Har det ærede Medlem ikke rejst paa denne Route? Han synes i alt Fald ikke at have brugt sine Øjne saa godt som ønskeligt. Jeg tror, at det ærede Medlem uden Brud paa sin Logik kunde have sagt: Det er ikke rigtigt, hvad Kristen Jensen har sagt, at der kun er 15—20 Skridt fra Toget til Færgerne, for fra Pjædsted eller Børkop til Færgerne er der saa og saa langt.

#### **Indenrigsministeren** (*Bardenfleth*):

Paa dette sene Stadium skal jeg indskrænke mig til nogle faa Bemærkninger. Jeg kan i det væsentlige henholde mig til Ytringer, der ere fremkomne dels fra det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) og dels ogsaa fra det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgkreds (L. Rasmussen), navnlig for saa vidt han kritiserede de Bemærkninger, som det ærede Medlem for Svendborg Amts 1de Valgkreds (Kr. Jensen) havde fremsat om det foreliggende Lovforslag. Jeg skal derfor over for det ærede Medlem for Svendborg Amts 4de Valgkreds indskrænke mig til at udtale, at han jo meldte sig som en meget stærk Kritiker over for Statsbanerne paa en Maade, som jeg tillader mig at tro var meget videregaaende, end det i og for sig er tilbørligt. Han udtalte, at Statsbanerne udviste Vrangvilje mod at imødekomme berettigede Krav om Forbedringer paa Routen Kalundborg—Aarhus, og han udtalte en Tvivl om, hvorvidt det ikke var med ond Vilje, at Statsbanerne dreve Lille Bælts-Overfarten, som de gjorde. Jeg finder det ikke tilbørligt at komme med slige Udtalelser her i Salen, men jeg tror, at man noget vil kunne undskylde det ærede Medlem, da det synes til Dels at danne Relief for de Bemærkninger, hvormed han sluttede sit Foredrag, og hvori han henlede Tingets Opmærksomhed paa den udmærkede Route over Faaborg. Om disse Bemærkninger just ville gøre denne Tanke mere flatterende for det Udvalg, der kommer til at behandle Sagen, ved jeg ikke — jeg tror det ikke. Det ærede Medlem anviste jo, fordi han overhovedet ikke ønskede at komme ind paa Broanlægget over Lille Bælt, som Udvej, at man skulde forbedre Lille Bælts-Overfarten saa meget, som Omstændighederne gjorde det muligt, og saa

se Tiden an, altsaa anvende Millioner og Millioner paa denne Route for at forbedre den, og hvis det saa viste sig, at den alligevel ikke kunde strække til over for den voksende Trafik, kunde vi begynde at undersøge, hvorvidt et Broanlæg vilde være heldigt, og hvor meget det vilde koste. Jeg tror ikke, at denne Tanke er heldig, men jeg skal for øvrigt ikke komme ind derpaa. Saa forstaaer jeg ganske anderledes godt det Standpunkt, som det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgkreds (Scavenius) indtog. Det ærede Medlem stiller sig saaledes, at hvorledes end Udfaldet af en eventuel Konkurrence om en Bro over Lille Bælt vil falde ud, stemmer han imod den, og saa kan jeg forstaa, at det ærede Medlem ogsaa paa dette Standpunkt vil stemme mod de 60,000 Kr., som vi ønske til Undersøgelse af Spørgsmaalet.

Jeg beder om, at man vil fastholde, at det, der foreligger for Tiden, kun er en Undersøgelse af, hvorvidt det overhovedet er hensigtsmæssigt at gaa til en Bro, og hvor meget et saadant Broanlæg vil komme til at koste. Det ærede Medlem motive-rede nærmere, hvorfor han indtog dette Standpunkt, og jeg kan for saa vidt ogsaa meget godt stille mig paa dette Standpunkt, men jeg kan ikke billige det. Jeg kan forstaa, at naar man nærer Tvivl om, hvorvidt Ingeniørvidenskaben overhovedet er naaet saa vidt nu, at man med Tryghed tør overgive denne Videnskab Løsningen af denne Opgave, maa man vige tilbage for at gaa til Bygningen af en saadan Bro. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) har allerede som den Fagmand, han er, forsøgt at berolige det ærede Medlem. Det er maaske ikke lykkedes, men jeg tror dog, at man tør sige, at Videnskaben er kommen saa vidt, at Spørgsmaalet kan løses og er løst andre Steder. Men det, jeg særlig finder Grund til at udtale mig om, er et andet Hensyn, som det ærede Medlem omtalte, idet han mente, at der Haand i Haand med Anlægget af en Lille Bælts Bro burde gaa særlige militære Foranstaltninger paa begge Sider af Lille Bælt, og det ærede Medlem udtalte, at en Krigsbestyrelse kunde ikke rolig se paa, at en Bro blev bygget, uden at der tillige kom Fæstningsanlæg til Stede. Jeg er ganske enig heri, og ærede Medlemmer ville i Bemærkningerne til Lovforslaget have fundet Antydninger af, at Hensynet hertil absolut vil blive taget, naar vi en Gang gaa til Spørgsmaalet om Bevillingen af samtlige fornødne Udgifter til

Broanlægget med Tilbehør. Jeg tror ikke, det er nødvendigt at komme op til mange Millioner til saadanne Fæstningsanlæg. Det er tvivlsomt, under hvilken Form de skulde komme til Stede, og dette Spørgsmaal er der jo Tid til at overveje nærmere baade for Regeringen og for Rigsdagen. Det ærede Medlem kan ganske sikkert ikke indtage et bestemt Standpunkt i denne Henseende, men at der maa og vil blive tillagt dette Hensyn Vægt er uden for al Tvivl. Det tredje Hensyn, som det ærede Medlem fremkom med, og som gjorde ham utilbøjelig til at gaa ind paa Broanlægget, var, at man bedre og hensigtsmæssigere kunde dele Trafikken mellem Øerne og Jylland ad de 3 Veje, som det ærede Medlem nævnedes. Jeg deler ikke det ærede Medlems Opfattelse paa dette Punkt. Jeg skal kun udtale, at en Forbedring af Forbindelsen Kalundborg—Aarhus kunde være meget god, og jeg skal gerne række Haanden dertil, men det afhjælper ikke den Skade og de Ulemper, som findes ved Hovedforbindelsen mellem Jylland og Øerne over Lille Bælt.

**K. Jensen** (Svendborg Amts 4de Valgkreds): Jeg har selvfølgelig den allerstørste Respekt for den ærede Indenrigsministers Sagkyndighed paa Jærnbanevæsenets Omraade, men jeg har dog indtil dette Øjeblik ikke troet, at den ærede Minister var i den Grad sagkyndig, at enhver berettiget Kritik over, hvad Jærnbanebestyrelsen forelægger os her, skulde være udelukket, eller at naar man benytter en Kritik, som Formanden ikke finder Anledning til at paatale, Ministeren saa kan opkaste sig til Dommer over, hvad der er tilbørligt at sige her i Salen. Jeg er snart gammel Parlamentariker, men jeg har aldrig før hørt, at en Minister opkaster sig til Dommer i saa Henseende. Jeg synes, at den ærede Minister kunde ganske rolig have lagt det i Formandens Haand, især naar dertil kommer, at Ministeren citerer galt. Jeg har absolut ikke sagt, at Forsømmelsen af Lille Bælts Farten var sket af ond Vilje fra Administrationens Side, jeg sagde det modsatte, nemlig at der var antydet noget saadant af et andet Medlem, men jeg fragde mig absolut at være enig i den Tanke. Jeg synes, at det vil baade den parlamentariske Forhandling, naar der blev taget rimeligt Hensyn til alle Sider, og om man, selv naar man blev kritiseret, rolig fandt sig deri, naar Kritikken holdt sig inden for de rette Grænser.

**Indenrigsministeren** (*Bardenfleth*): Det glæder mig at høre det ærede Medlem udtale, at han ikke har ment noget ondt med sin Udtalelse om Forsømmelsen fra Statsbanernes Side over for Farten over Lille Bælt. Jeg maa have misforstaaet ham paa dette Punkt, og jeg tager for saa vidt min Udtalelse tilbage. Men jeg tror ikke, at jeg har hørt fejl, naar jeg sagde, at det ærede Medlem omtalte Statsbanernes Styrelse som vrangvillig over for Ønsker, der ere fremkomne om Forbedring af Routen Aarhus—Kalundborg. Jeg tror, at i et Udtryk som Vrangvilje ligger der en Mangel paa god Vilje, som man ikke med Rette kan beskyldte Statsbanerne for.

**L. Rasmussen**: Det ærede Medlem for Faaborg (K. Jensen) maa have hørt fejl. Jeg har ikke udtalt, at der ikke var andet at indvende mod det ærede Medlems Foredrag end de 15—20 Skridt, jeg citerede blot dem, fordi de for mig gave en Forstilling om, hvad han kendte til Forholdene ved Lille Bælt. Nu hører jeg, at det ærede Medlem dermed har ment Afstanden fra de Personvogne, der køre ned til Færge og over til Færge. Det kunde jeg ikke tænke mig, thi saa maatte Folk være misfornøjede over alt paa vore Stationer, thi over alt er der mindst lige saa langt fra Vognen til Ventesalen. Men selv om det ærede Medlem mener Afstanden mellem de Vogne, der køre ned, og Dampfærge, er der dog mere end 20 Skridt fra de Tog, der komme Syd, Nord og Vest fra, og hen til de Vogne, der køre ned til Færge. Hvis jeg ikke fik sagt det klart nok før, skal jeg nu sige det, at jeg aldrig har hørt, at den Ulejlighed, som det ærede Medlem omtalte, skulde være nogen Begrundelse for at gaa til Bygning af en Bro over Lille Bælt. Jeg har aldrig fremsat noget saadant og har aldrig hørt det fremsat.

**A. Nielsen**: Jeg har begært Ordet i Anledning af en Udtalelse, der faldt ved Slutningen af Mødet i Gaar fra det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Bojsen). Han udkastede nemlig en Paastand, som jeg finder Anledning til at tilbagevise, og skønt han ikke er nærværende ved Mødet i Dag, maa jeg dog, da det ikke er sket før, tillade mig at gøre en Indsigelse mod denne Paastand. Min Adkomst dertil ligger i, at jeg i Fjor var Formand og Ordfører i det Udvalg, der behandlede Tillægsloven vedrørende Godsbanegaardsanlægget ved Kallebodstrand. Det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds

sagde i Gaar, at det under Behandlingen af denne Lov var Forudsætningen med Hensyn til Opfyldningen af et vist nærmere betegnet Vandareal, at Maskinværkstederne skulde henflyttes dertil. Derfor var der ikke sket andet, end hvad rimeligt var, ved at Ministeren fremlagde det hertil sigtende Forslag i Landstinget. Det er mod denne uhjemlede Paastand, at jeg tillader mig at nedlægge en bestemt Indsigelse. Hverken i Udvalgets Betænkning eller i mine Udtalelser som Ordfører for Udvalget er der en eneste Sætning, som anerkender Rigtigheden af denne Paastand. Naar Udvalget tog Initiativet til dette Vandareals Opfyldning, skete det af ganske andre Grunde end Hensynet til Maskinværkstedernes Flytning. Det skete ganske simpelt af Hensigtsmæssighedshensyn, der laa klare for enhver, der saa paa Kortet. Jeg skal her ikke komme nærmere ind herpaa, men kun nævne dette rene og skære Faktum, at det, at Statsbanerne tænkte sig, at Maskinværkstederne kunde komme til at ligge der, staaer Udvalget ikke til Ansvar for. Med Hensyn til selve Forudsætningen vil jeg dog nævne en lille Kendsgerning, der belyser, rent praktisk set, det urigtige i Udtalelsen fra det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds. Sagen er nemlig den, at for omtrent 1 Aar siden tænkte Statsbaneautoriteterne ikke paa at foreslaa Opfyldning af dette Vandareal; der her er Tale om. Hvis det var Forudsætningen mellem Regering og Udvalg, at Maskinværkstederne skulde lægges ved Kallebodstrand, maatte man dog vel fra Regeringens Side have taget Initiativet til det, men Regeringen tænkte ikke for et Aar siden paa at fremsætte Forslag om at opfylde det Vandareal, paa hvilket man nu foreslaar at henlægge Værkstederne. Alle rede dette rent praktiske Forhold gør, at en saadan Forudsætning ikke var til Stede. Men selv om Forudsætningerne vare til Stede — jeg benægter, at de vare det — ere de dog bristede i det Øjeblik, Regering og Rigsdag nedsætte en Kommission med den Opgave for Øje at hindre det stykkevise og planløse i Gennemførelsen af Ordningen vedrørende de kjøbenhavnske Bane-gaardsforhold og at skride til en samlet Overvejelse af disse forskellige Forhold. Det, at Rigsdag og Regering have besluttet en saadan Kommissions Nedsættelse, efter at Godsbanegaardsforholdene ere endelig ordnede, afkræfter fuldstændig enhver som helst Henviisning til tilstedeværende Forudsætninger under Forhandlingen i Fjor vedrørende Godsbanegaardsanlægget. Men

rent bortset fra dette sidste, benægter jeg, at Udvalget i sine Vedtagelser, i Indstillingen her i Salen og i Ordførerens Motivering af denne Indstilling har anerkendt som Forudsætning, at Centralværkstederne skulde flyttes ned til Kallebodstrand.

**Indenrigsministeren (Bardenfleth):** Den sidste ærede Talers Bemærkninger nøde mig til at gøre en ganske kort Bemærkning. Det er ikke noget Lovforslag, der indbefatter Maskinværkstedernes Flytning, som her foreligger, og jeg skal derfor ikke gaa ind paa Realiteten af hans Bemærkninger i saa Henseende, men jeg skal kun sige, at den Kommission, der er nedsat, er nedsat til Behandling af Spørgsmaalet om Personbanegaarden og ikke til at behandle Spørgsmaalet om Flytning af Centralværkstederne.

**A. Nielsen:** Jeg havde ikke tænkt at skulle kolliderer med den ærede Minister. Det var den Forhandling, der førtes i Gaar, der gav det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Bojsen) — om med eller uden Grund skal jeg ikke dømme — Anledning til at udkaste en Paastand, der ikke har Hjemmel i de faktiske Forhold. Den har jeg modsagt, og jeg forstaar ikke, at den ærede Minister kaster sig ind i den Debat. Maaske er det, fordi det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds i Gaar var saa villig til at række Ministeren en hjælpsom Haand; hvad jeg ikke kan have noget imod.

**Holm:** Da det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Bojsen) har Orlov paa Grund af en Rejse til Møen, skal jeg i Anledning af den sidste ærede Talers Bemærkninger oplyse, hvorledes Stillingen i Fjor var i vedkommende Udvalg. Udvalget skrev i sin Betænkning: „Under de i øvrigt forefaldne Overvejelser af Planen i sin Helhed fremkom Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af at opretholde som Vandareal den skarpt begrænsede Bugt paa Terrainets Sydside, beliggende lige Syd for det projekterede Rangerhoved og Vest for den til Remise bestemte Plads. Paa Forespørgsel blev det, som hosfølgende Bilag I udviser, oplyst, at omhandlede Vandareals Opfyldning er forudsat og betragtes som en absolut nødvendig Foranstaltning.“ Men paa det Sted, der henvises til, staar der i en Skrivelse fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften: „Der spørges dernæst: „Agter man at opretholde som Vandareal den skarpt begræn-

sede Bugt af Kalvebodstrand Vest for den projekterede Remise?“ Og derpaa svares der: „Den nævnte Bugt tænkes, som det fremgaar af Banegaardskommissionens Plan, opfyldt til Brug for Anlægget af ny Centralværksteder. Et saadant Anlæg vil i den nærmeste Tid blive ganske uundværligt.“ Efter Henvisningen hertil fortsætter Udvalget: „Over for dette Forhold maa Udvalget udhæve den Ejendommelighed, at en Foranstaltning, om hvilken Jærnbaneautoriteterne ere klare over, at den i den nærmeste Fremtid vil blive ganske uundværlig“ ikke bringes i Forslag sammen med de øvrige, saa meget mere som man paa givne Foranledning har set sig i Stand til at gøre Rede for, at en Udsættelse af Foranstaltningens Gennemførelse vil have en forøget Udgift af 20 à 25 pCt. til Følge. Efter det saaledes foreliggende har Udvalget anset det for rigtigst at medoptage Forslaget om en fuldstændig Opfyldning.“ Udvalget stiller altsaa dette Forslag i Henhold til den Oplysning, det har modtaget, og denne Oplysning begrundes Vandareals Opfyldning netop derved, at det skal bestemmes til Anlæg af ny Centralværksteder.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Folketingsmanden for Viborg Amts 5te Valgkreds har Ordet for en kort Bemærkning.

**A. Nielsen:** Den Slutning, som det ærede Medlem drog, drog han frit og paa egen Haand, den ligger aldeles ikke i Betænkningens Ordlyd. Hvis det ærede Medlem, hvad der ikke er Tid til under denne korte Ordveksling, vil efterse, hvad jeg udtalte paa hele Udvalgets Vegne, vil han se, at han ikke har Ret til at drage en saadan Slutning. Henvisningen til Banegaardskommissionens Plan af 1892, som Baneadministrationen har fremkommet med i det Stykke, som det ærede Medlem her citerede, er netop i mine Udtalelser erkendt for urigtig, idet man der betoner, at hele Udvalget som ogsaa Rigsdagen forud har brudt med denne Plan, og jeg udtalte netop udtrykkelig, at dette Hensyn havde ikke Vægt for Udvalget. Vi handlede af ganske andre Grunde, som ogsaa det ærede Medlem for Hurup (N. Andersen) kan bevidne. Vi ønskede at opfylde dette Vandareal, fordi vi troede, at vi af sanitære Grunde vilde blive tvungne til at gøre det, og fordi det ikke lod sig opretholde at have det liggende. Vi fik derhos ogsaa bekræftet ved den Forespørgsel, vi indsendte, at der vilde spares 50,000 Kr. ved at gøre det straks. Det var det overvejende for Ud-

valget, og det var det, der bestemte dets Stilling.

**H. Holm:** Jeg skal ikke fortsætte Diskussionen med det ærede Medlem. Jeg tog blot Ordet for at oplyse Sammenhængen. I Anledning af det ærede Medlems sidste Udtalelse vil jeg kun sige, at hvor megen Vægt man end kan lægge paa det ærede Medlems Udtalelser som Ordfører, maa det dog have fuldt saa megen Vægt, naar man har hele Udvalgets Udtalelser i dets Betænkning at holde sig til.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** For en kort Bemærkning har det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds Ordet.

**A. Nielsen:** Udtalelserne i Betænkningen ville, naar de blive læste i deres naturlige Sammenhæng, vise, at de tage Sigte paa at kritisere den mærkelige Fremfærd fra Administrationens Side, at skønt den omgaaes med Planer om Udfyldning af Vandarealet, foreslaas det ikke. Andet tage Udvalgets Udtalelser paa dette Punkt ikke Sigte paa, hvilket det ærede Medlem kan se nærmere af Betænkningen.

**J. Nielsen:** Som Medlem af det ærede Udvalg vil jeg dog hævde, at jeg forstaar det saaledes, at naar Udfyldningen af dette Areal var paa Tale, var det netop under den Forudsætning, at det til en Tid kunde benyttes, naar disse Værksteder skulde flyttes. (Afbrydelse.) Om ikke absolut det, saa forstaar jeg det dog saaledes, at det i alt Fald var en af Grundene.

Da ingen yderligere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til 2den Behandling*  
vedtoges uden Afstemning.

**J. C. Christensen:** Jeg tillader mig at foreslaa, at dette Lovforslag henvises til Udvalget, der er nedsat angaaende Dampfærgeforbindelse mellem Gedser-Warnemünde.

Uden Forhandling og Afstemning vedtoges dette Forslag.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Jeg antager, at det er for sent at gaa til de følgende paa Dagsordenen opførte Sager. Næste Møde holdes i Morgen Kl. 1, og Dagsordenen vil da være:

1) *Første Behandling af:*

Forslag til Lov om Forandringer i Lov om Valgene til Rigsdagen af 12te Juli 1867.

2) *Første Behandling af:*

Forslag til Lov om Tillæg til Lov Nr. 64 af 28de Maj 1880 om Spare- og Laanekasser.

Mødet hævet Kl. 4. 30'.

72de Møde.

Torsdag den 9de Februar, Kl. 1.

**Formanden (Sofus Høgsbro):** Ved Folketingsmanden for Odense Amts 5te Valgkreds (Lohmann) er modtaget et Andragende fra N. C. Jørgensen af Ejby, der har deltaget i den i slesvigske Krig 1850, om Delagtighed i den i Loven af 26de Marts f. A. omhandlede Jubilæumsgave.

Andragendet vil blive tilstillet Finansudvalget.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Forandringer i Lov om Valgene til Rigsdagen af 12te Juli 1867.*

(Lovforslaget findes i Tillæg C., Sp. 127 ff.)

Sagen sættes under Forhandling.