

op paa et Jernbanetog, hver Gang han skulde over et saadant smalt Vand, og hvis vi tænkte os, hvilke Ulemper det vilde medføre for Cyklister og gaaende, at de skulde afvente Togets Afgang, hver Gang de skulde over paa den anden Bred af et saadant smalt Vand, vil man kunne forstaa, at en saadan Bro vilde være af overordentlig stor Nytte for de paagældende Ægne og for Ærekvensen i det hele. Og jeg mener, at naar vi alligevel skulde have en saadan Bro, vil det ikke kunne blive nogen stor Ekstraudgift, om vi gjorde Skridtet fuldt ud og lavede Broen saaledes, at ogsaa andre Befordringsmidler end netop Jernbanetog kunde passere den.

Det vil ogsaa ses af Anmærkningerne, at det er foreslaaet at gøre Pillerne og Dæmningerne saa brede, at der kan anlægges Dobbeltspor, til Trods for at man ikke i Øjeblikket mener, at det er nødvendigt at anlægge Dobbeltspor. Ogsaa Svingbroen, som er en meget betydelig Del af Broen, skal anlægges saa bred, at der er Plads til Dobbeltspor. Men Pillerne, Dæmningerne og Svingbroen ville blive det dyreste Materiel til denne Bro. Saa vidt jeg kan se, ville disse Piller, Dæmninger og Svingbroen komme til at koste ca. 6 Mill. Kr., medens den øvrige Overbygning mellem Pillerne kun vil komme op paa ca. 3½ Mill. Kr. Jeg kan da ikke tænke mig, at det skulde være uoverkommeligt, om man indrettede Broen saaledes, at den var lige bred over det hele, at Mellembygningen var ligesaa bred som Pillerne, Dæmningerne og Svingbroen, og derved vilde det vistnok med lidt god Willie kunne lade sig gøre, at man indrettede det saaledes, at ogsaa andre Befordringsmidler end netop Jernbanetog kunde passere Broen.

Derimod kan man maaske indvende, at det jo er Meningen, at Broens fulde Bredde en Gang skal tages i Brug til Dobbeltspor, og det er rigtigt. Men der overfor vil jeg sige: den Tid den Sorg. Foreløbig er der vistnok i en overskuelig Fremtid ingen Fare for, at Trafikken paa dette Sted skulde blive saa stor, at det skulde være nødvendigt at have Dobbeltspor. For Øjeblikket passerer der 14 ordinære Tog i Døgnet, og selv om man ogsaa tænkte sig Togenes Antal fordoblet, jeg kan godt sige mangedoblet, vilde der vel neppe blive Brug for mere end eet Spor alligevel, og i den Tid, hvori man kunde nøjes med eet Spor, vilde man i alle Tilfælde kunne have Broen indrettet saaledes, som jeg her har skitseret. Og naar

saa den Tid kommer, hvor man skulde have Dobbeltspor, kan man jo ikke vide, hvorledes man da vil være stillet. Vi leve i Luftskibenes Tidsalder, og det kunde ske, at man til den Tid var saa vidt paa Luftsejladens Omraade, at man ikke behøvede nogen saadan Gangbro eller Kørebros ved Siden af Jernbanebroen. Den Tid ligger saa langt ude i Fremtiden, at den synes jeg, vi ganske rolig kunne se i Møde.

Med disse Ord anbefaler jeg Forslaget og den Tanke, jeg her har fremsat om Udvidelse af Broen, til det kommende Udvalgs velvillige Overvejelse og til den højtærede Ministers velvillige Modtagelse.

**Hammerich:** Jeg kan ligesom den sidste ærede Taler anbefale dette Forslag til en velvillig Behandling, selvfølgelig efter at det først har været grundigt undersøgt i et Udvalg. Det ærede Medlem for Skanderborg Amts 4de Valgkreds (P. T. Nielsen) pegede meget rigtigt paa et Hovedspørgsmaal, som et Udvalg vil faa at undersøge, nemlig om man har Grund til at tro, at den Forventning om Forrentning af dette Anlæg, som Regeringen har, ogsaa vil holde Stik. Det er noget, som et Udvalg først og fremmest vil have at undersøge. Jeg vil dog ikke tro, at man af de Grunde, som det ærede Medlem fremførte, vil komme til et andet Resultat. For det første siger det ærede Medlem overfor den forventede Forrentning af 5 pCt., altsaa en ganske betydelig Forrentning, at med Hensyn til Færgefarten kan man ikke saadan regne med Fremtidsudgifter. Der er jo imidlertid, saa vidt jeg har forstaaet, ikke regnet med andre Fremtidsudgifter end dem, man mener at komme til at staa overfor ret umiddelbart, hvis man ikke gaar til Anlæg af Broen, og dem forekommer det mig, man har fuldt Lov til at tage Hensyn til. Hvad dernæst det andet angaar, de Udgifter, der ere angivne fra Statsbanernes Side til Rangerlokomotiver og andet, og som kunne falde bort, naar Broen bygges, saa er det dog ganske givet, at dem har man Lov til at regne med. Det lod i øvrigt ogsaa til, at det kunde det ærede Medlem være enig i. Hans Hovedindvending var den, at naar man byggede denne Bro, vilde man faa andre og lavere Takster, fordi man nu regner med den større Kilometer-Takst, som gælder for Dampfærgerne. Men den har man jo netop, fordi Dampfærgernes Drift og Anlæg er saa uforholdsmæssig dyrere end