

gæld skulde blive ved ikke saa lidt over Kl. 4.

Marott: Jeg skal rette mig efter den højtærede Formands Henstilling og fatte mig i Korthed. Jeg har heller ikke til Hensigt at sige ret meget angaaende den foreliggende Sag. Det synes, som der staaar nogen Strid mellem Jyder og Sjællændere, for Resten ogsaa mellem Sjællændere indbyrdes, og det kunde da maaske ikke være af Vejen, at man hører et Medlem fra Fyn, Landets Midtpunkt, for at erfare, hvorledes man derovre opfatter en Sag som denne.

Jeg har hidtil været af den Anskuelse, at den Bro, som først skulde bygges her i Landet, skulde være Broen over Lille Bælt, og at vilde man ikke bygge en Bro der, maatte man begynde paa en Tunnel, idet der ogsaa i saa Hensende var fremsat en bestemt Plan fra Ingeniørers Side. Jeg vil i denne Forbindelse bemærke, at mig forekommer det, at en Tunnel maa være det mest sikre Forbindelsesmiddel mellem saadanne to Landsdele. Jeg mener, at en Tunnel ligger mere sikkert overfor Strøm og Isgang, og den hindrer ikke Sejladsen i det paagældende Farvand. Men jeg er ikke sagkyndig paa dette Omraade og bøjer mig for de Herrer Teknikere, som paastaa, at den Bro, her er Tale om, i det hele taget Broer, kunne bygges saaledes, at de staa saa fast, at man, som Ministeren sagde før, lige saa godt kan tænke sig, at den planlagte Bro kunde rives om af Isgang, som at Rundetaarn skulde kunne blæse omkuld. Naar det er Tilfældet, maa jeg erkende, at en Bro er saa sikker, som nogen Ting kan være det i denne syndige Verden. Naar jeg har tænkt mig, at det første, vi skulde have, skulde være en Bro over Lille Bælt, var det, fordi jeg er paa det rene med—og det antager jeg er den almindelige Opfattelse—at der er en meget stor Brist i den indenrigske Forbindelse ved Lille Bælt og Vanskeligheder, som i meget høj Grad trænge til at afhjælpes, hvilket ogsaa i høj Grad vilde gavne vor Forbindelse med det sydlige Udland saavel som Forbindelsen med England over Esbjerg.

Ved at se paa de foreliggende Forslag, hvoraf det fremgaar, at denne Regering ligesom den tidligere Regering mener, at Masnedøbroen bør være Nummer 1, er jeg dog kommen til det Resultat, at jeg for mit Vedkommende ikke vil paatage mig det Ansvar at gaa imod et saadant Forslag, naar dette i øvrigt er saa vel fun-

deret, som det tilsyneladende er. Jeg vil kort sige, at de Grunde, som bevæge mig til at stemme for det foreliggende Forslag, ere følgende: For det første, at vi derved faa Gedser-Routen saa god, som det paa nogen Maade er muligt, og det bør vel gøres, fordi det maa anses for at være en national Opgave, som Sagen nu ligger, at pleje og udvikle denne Forbindelse med det sydlige Udland. For det andet, fordi der derved tilvejebringes en let og hurtig Forbindelse mellem to danske Øer. For det tredje, fordi man derved gør Driften paa Gedser-Routen billigere, end den hidtil har været, i alt Fald vil den ikke fordyres, idet Besparelsen vil være en rigelig Forrentning af de Beløb, som sættes i Broen, og det er vel højst sandsynligt, at i Fremtiden vil Gedser-Routen kunne drives betydeligt billigere ved en Bro end ved Færger, og endelig for det fjerde, fordi man ved at iværksætte dette store Foretagende vil komme til at beskæftige mange Mennesker her i Landet. Som sagt, jeg havde ønsket, at vi skulde have taget Lille Bælts-Broen først. Modsætter man sig imidlertid det her foreliggende Forslag, er jeg bange for, at man derved yderligere risikerer at skyde den nye Lille Bælts-Bro ud, saa at der vil gaa endnu længere Tid, inden det Projekt kan blive til Virkelighed. Det er ogsaa kendt, at det indenfor Statsbaneadministrationen er Mening, at Masnedøbroen bør fremmes straks og bør fremmes frem for noget andet af de større Projekter, der ligge for.

I Bemærkningerne til Lovforslaget gøres det gældende, at ved en saadan Broforbindelse vil man kunne indvinde en aarlig Besparelse af omtrent 340,000 Kr., hvilket svarer til 5 pCt. af Anlægskapitalen. Da daværende Indenrigsminister Bardenfleth i 1899 fremsatte Lovforslag her i Tinget om en Bevilling af 60,000 Kr. til Afholdelse af Konkurrence ved Tilvejebringelse af en fast Bro over Lille Bælt, fremhævede han, at den eneste virkelig betryggende Ordning af Overfartsforholdene ved Lille Bælt var en fast Bro eller, som der senere ogsaa ved den Lejlighed fremkom Forslag om, Anlæg af en Tunnel, og han gjorde gældende, at det var nødvendigt for at undgaa de mange Ulemper ved Omstigning, Tidstab ved Godsbefordringen og Driftsforstyrrelse under Taage og Isforhold. Det var altsaa i 1899. Udgiften til denne Bro over Lille Bælt blev anslaaet til omtrent 15 Mill. Kr., og Udgiften til Færgeforbindelsen mellem Strib og Fredericia kostede paa den Tid aarlig 3—400,000