

skal have det ene Jernbaneanlæg, derefter det andet o. s. v. Jeg vil i saa Henseende gerne have Lov at anføre, hvad jeg vistnok ogsaa i Fjor havde Lejlighed til at sige, at da der til Statsbaneanlægene kan anvendes i Henhold til Loven indtil 2½ Mill. Kr. aarlig, og da det jo er ret naturligt, at der i det første Aar efter Lovens Vedtagelse ikke kunde anvendes saa meget, som der vil kunne anvendes i de efterfølgende Aar, saa fandt jeg Anledning til at spørge Statsbanerne, hvor meget de i det første og det andet Aar tilsammen kunde faa anvendt — for vi havde jo Lov til at anvende 5 Millioner —, og de svarede den Gang, at det højeste, de turde beregne det muligt at anvende til Dobbeltsporet over Fyn, var 3 Mill. Kr. Jeg nævner det som et Vidnesbyrd om, at der er visse Grænser for, hvor meget der kan anvendes, naar man skal holde sig til et bestemt Jernbaneanlæg, saa hvis der ellers fra Ministeriets Side, hvad jeg ikke har Grund til at tvivle om, og fra Statsbanernes Side, hvad jeg lige saa lidt har Grund til at tvivle om, er Villie til at gaa saa hurtigt frem med disse Jernbaneanlæg, som samtlige Forhold tillade det, ville de kunne fremmes med al den Hurtighed, det er muligt, uden Hensyn til, om man gaar til Anlæg af denne faste Broforbindelse. Altsaa heller ikke den Indvending, tror jeg, man tør tillægge nogen større Vægt, og, som sagt, for mig er det det afgørende, at jeg er klar over, at vi skulle have den Bro.

Der er sagt af nogle Medlemmer, at der har været alt for lidt Tid til at tage Stilling til Sagen. Jeg hører til dem, der ved Forslagets første Behandling bebrejdede Ministeriet, at det havde taget saa lang Tid, inden Rigsdagen fik den Sag til Behandling. Jeg skal ikke gentage, hvad jeg i saa Henseende sagde. Jeg har ikke været Medlem af Udvalget og haft Lejlighed til at følge dets Arbejde og kan derfor ikke bedømme, om det har været saa forceret, som det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds (Frederiksen) sagde. Det skal jeg ikke indlade mig paa. Men det er jo ikke saadan, at det er først i Aar, vi ere komne til at beskæftige os med Sagen. Selve det Spørgsmaal, om det maa siges at være klogt at gaa til en fast Broforbindelse mellem Masnedø og Falster, er jo ikke af ny Dato. Det er debatteret baade i Fjor og i Aar, og selv om Forslaget i Aar kom paa saa sent et Tidspunkt, blev det jo allerede debatteret ved Finanslovbehandlingen. Der-

imod kan der være Tale om, at der har været liden Tid til at sætte sig ind i Beregningerne; men det influerer vel, naar det kommer til Stykket, ikke saa meget paa de ærede Medlemmers Stilling til Sagen. Jeg hører nok, at nogle mene, at hvis der havde været Tid til det, kunde det have været, man havde faaet f. Eks. Tunnelforbindelsen. Men hvis det er uforvarsligt at anvende 8—9 Mill. Kr. til en fast Broforbindelse, blev det vel nok lige saa uforvarsligt, selv om man kunde faa en Tunnelforbindelse for samme Beløb.

Inden jeg slutter, vilde jeg gerne sige, at den megen Tale om den Gêne, Broen vil være for Skibsfarten, har jeg aldrig kunnet tillægge den Vægt, man synes at ville tillægge den. Jeg forstaaer ikke rigtig, hvorfor det skal blive saa vanskeligt, og hvorfor man opstiller alt dette med, at naar nu Statsbanerne skulle erstatte Skade, som maatte forvoldes ved Paasejling o. s. v., saa kan det blive uoverskuelige Summer. Man tænke blot paa den Masse Skibe, der gaa igennem ved Aalborg, ikke alene gennem Jernbanebroen, men ogsaa gennem Pontonbroen, hvor der, havde jeg nær sagt, ikke er længere, end man kan springe over, hvis man er en dygtig Gymnastiker — ja det kan jeg nu ikke, det tør jeg ikke indlade mig paa; men det er i hvert Fald et meget snævert Sejløb. Man tænke blot paa den Mængde Skibe, der gaar igennem der. Jeg har mangfoldige Gange gaet paa Broen mellem Aalborg og Nørresundby og set Skibe endda med daarlig Vind krydse frem og tilbage paa det lille Stykke mellem den faste Bro og Pontonbroen, indtil de kunne smutte igennem den lille bitte Aabning, og det gøre de uden Bugsering i de allerfleste Tilfælde. Kan det lade sig gøre deroppe, kan jeg ikke forstaa, at de nede ved Storstrømmen skulde være saa daarlige Skibsførere, at de ikke kunne sejle igennem en Aabning, der er omtrent dobbelt saa bred som Indsejlingsløbet i Limfjorden og mange Gange bredere end det ved Pontonbroen, hvor som sagt alle Skibe, der passere Limfjorden, skulle igennem; det er jo ikke alene den faste Bro, de skulde igennem, de skulde ogsaa igennem Pontonbroen.

Jeg forstaaer imidlertid saa godt, at man fra Skibsfartens Side søger at sætte Himmel og Jord i Bevægelse for at komme udenom Broen og fremstille det paa alle Maader, som om det vilde volds Skibsfarten et vældigt Afbræk. Det kunde nu for Resten være interessant at se, hvor mange af de Skibe, der skulde passere