

det for sandsynligt, at den vil vinde baade Paaskønnelse og Tilslutning, og det baade for Person- og for Godstrafikkens Vedkommende. Desuden har jo ogsaa som bekendt Godstrafikken og Trafikken i det hele taget over Fyn i de senere Aar antaget et saadant Omfang og vil antagelig vedblive at stige i et saadant Omfang, at den Tid vil nærme sig, da det vil være ønskeligt at faa denne Rute noget aflastet. Ved Fremsættelsen af Forslaget i Folketinget har jeg i sin Tid redegjort for de Synspunkter, der har ført til, at Forslaget anfører Aarhus og Kalundborg som Rutens Endepunkter i Mod sætning til de ved forskellige Lejligheder nævnte andre Udgangspunkter, Juelsminde, Hou og Djursland paa Jyllandssiden og Refsnæs paa Sjællandssiden. Folketinget har under sin Behandling af Forslaget sluttet sig til disse Synspunkter, og der er saaledes ikke stillet noget Ændringsforslag til dette Punkt, hvorimod det paa Grund af Ændringsforslaget om en direkte Bane fra Aarhus til Randers vil være nødvendigt at foretage en Forandring i den tekniske Plan, saaledes at Færgehavnen i Aarhus maa lægges Nord for Aarhus Havn, medens den tidligere tænkte lagt Syd for Havnen.

Jeg kommer dernæst til Forslaget om Tilvejrbringelsen af en Jernbanebro over Storstrømmen. Dette Spørgsmaal har jo i en lang Aarrække staaet paa Dagsordenen herhjemme, uden at det har kunnet finde sin Løsning. Der er fra et Statsbanesynspunkt ingen som helst Tvivl om, at Anlægget af en fast Forbindelse over Storstrømmen vil være et meget betydningsfuldt Fremskridt, og det hvad enten det derefter maatte lykkes at gennemføre Rødby—Femern-Ruten eller ikke; thi selv uden dette vil der spares baade Tid og mange daglige Driftsudgifter, ogsaa ved den nuværende Forbindelse med Tyskland. Medens et i Samlingen 1909—10 i Folketinget fremsat Forslag om Anlæg af en Jernbanebro over Storstrømmen den Gang blev forkastet, har nu ved denne Lejlighed Tanken om en fast Jernbaneforbindelse fundet ubetinget Tilslutning fra alle Sider. Der er fra enkelte Sider fremsat Tvivl om, hvorvidt man burde bygge en Tunnel eller en Bro, men et stort Flertal har dog samlet sig om Broen. I det oprindelige Forslag var der foreslaaet en lav Bro med en Løftebro i Midten, gennem hvilken Skibene skulde passere. Denne lave Bro vilde, naar man udelukkende skulde tage trafikale Hensyn, ubetinget

være at foretrække for en hvilken som helst anden Løsning af Spørgsmaalet. Ved denne lave Bro vilde man nemlig opnaa det gunstigste Stigningsforhold, og den er tillige langt den billigste Løsning. Imidlertid er der fra Søfartens Side fremkommet energiske Indvendinger mod Opførelsen af denne lave Bro, som man har ment vilde komme Søfartens Interesser i høj Grad paa tværs, og saavel Folketingets Finansudvalg som Ministeriet har jo ønsket at tage det videst mulige Hensyn til de Anker, som fra Skibsfartens Side er fremkommet. Man har derfor i Udvalget indgaaende beskæftiget sig med de to andre Løsninger af Problemet, som kunde tænkes, nemlig en Tunnel eller en Højbro. Foruden de af Statsbanerne udarbejdede Projekter, saavel om en lav som om en høj Bro eller om en Tunnel, har Firmaet Christiani & Nielsen efter Ministeriets Opfordring udarbejdet forskellige Projekter for hver af disse 3 forskellige Forbindelsestyper, og alle disse forskellige Projekter tænkte udført i Jernbeton. Disse Projekter har navnlig for Højbroprojektets Vedkommende i en saadan Grad vundet vedkommende Udvalgs Interesse, at det ved anden Behandling af Forslaget i Folketinget har indstillet at anlægge en Højbro over Storstrømmen. Der findes i Folketingsudvalgets Betænkning en Redegørelse fra Ministeriet vedrørende de Undersøgelser, der er anstillede angaaende Tunnelsspørgsmaalet, og herunder ogsaa en nærmere Beskrivelse af de forskellige Forslag, som har været fremme. En tilsvarende Redegørelse over de fremkomne Forslag til Højbroer foreligger ikke, men skal blive udført fra Statsbanernes Side uopholdelig og skal derefter blive tilstillet det Udvalg, som selvfølgelig vil blive nedsat om denne Sag. Jeg kan kun oplyse med Hensyn til Bekostningen, at Statsbanernes Projekt om en Højbro af Jern er anslaaet til 21 Mill. Kr., naar den bygges saaledes, at den senere kan forsynes med Dobbeltspor, og hvis den straks forsynes med Dobbeltspor, vil Bekostningen andrage 25 Mill. Kr. En tilsvarende Jernbanebro af Beton er oprindelig kalkuleret til ca. 14 Mill. Kr., men efter en Revision af de tekniske Planer, som er foretaget af Statsbanerne, og som Firmaet Christiani & Nielsen derefter er blevet gjort bekendt med, har man maattet forhøje Beløbet fra 14 Mill. Kr. til 16½ Mill. Kr., og hvis man tænkte sig denne Bro straks forsynet med Dobbeltspor, vilde den koste 22½ Mill. Kr. Her