

skers Magt, naar de under saadanne Forhold skal krydse sig igennem Broen, at forhindre, at Skibet støder imod en af Pillerne, og er Skibet nogenlunde stort, og er det lastet, vil dette Stød komme med saa megen Kraft, at jeg ikke kan tænke mig andet, end at Piller, der er saa høje, som disse skal være, uden en ganske urimelig Bekostning vil kunne bygges saa stærke, at de vil kunne taale det Stød, de da vil faa. Og hvad Følgerne deraf vi blive, er det jo ikke meget vanskeligt at sige: Skibet vil rimeligvis blive slaæet i Stykker, naar det under saadanne Forhold støder imod Pillerne, og der kan ogsaa let ske noget med Pillerne.

Og jeg vil saa ogsaa spørge, om man tilstrækkelig har overvejet, hvad Konsekvenserne kan blive af at køre f. Eks. med et Tog bestaaende af store, høje Passager-vogne saa højt oppe i Luften over en 5 km lang og smal Betonbro, der er bygget over et aabent Farvand, havde jeg nær sagt, men i alt Fald et udsat Farvand, i en mørk Vinternat i en Brandstorm som f. Eks. Julestormen, og naar Sneen maaske er føjet sammen over Skinnerne. Jeg tror neppe, at man fuldt ud kan have overvejet, hvad der i saadanne Tilfælde vil kunne ske. Og maa jeg ogsaa spørge, om man har nogen som helst Erfaring fra andre Lande med Hensyn til Bygningen af en saa stor og høj Betonbro paa et saa udsat Sted, som dette i Virkeligheden er? Thi jeg tror, at alle eller de allerfleste store og høje Broer i andre Lande, der kan sammenlignes med denne, er byggede af Staal, i alt Fald Overbygningen er bygget af Staal, saaledes som det var foreslaæet med den Lavbro, som den højtærede Minister stillede Forslag om. Og hvad Staal angaar, har man dog sikre Beregninger, Beregninger, som har strakt sig over en lang Aarrække, at gaa ud fra, og det har man vist ikke med Hensyn til Bygningen af en saadan Bro af Beton. Og selv de bedste Beregninger kan slaa fejl. Det bevises bedst ved, at den store høje Tay-Bro i Skotland, som vist var bygget efter alle Kunstens Regler, i en Stormnat, medens et Tog passerede over den, styrtede ned i Havet. Man sagde, at det skete derved, at Stormen blæste Toget af Skinnerne, over mod Siden af Broen, og at det Chock, som derved fremkom paa

Broen, var saa stærkt, at Broen og Toget paa den styrtede ned. Det blev den Gang sagt som Undskyldning, at man manglede Erfaring i at bygge saa stor en Bro, og det skulde undre mig, om man ikke ogsaa ved denne Lejlighed mangler Erfaringer i at bygge en Bro som denne. Og at Tog ogsaa kan blæse af Skinnerne paa Landjorden, har man Beviser for forskellige Steder; man saa saaledes for nogle Aar siden, i det sydlige Østrig, at et Tog med Soldater ved at passere over en høj Bjergkam blev blæst ned ad denne med det Resultat, at en Mængde Mennesker omkom. Men dersom en Betonbro, af en Højde og Størrelse som den, der her er foreslaæet, endnu ikke er bygget i noget andet Land, og det altsaa maa anses for et Eksperiment og et meget farligt Eksperiment at bygge en saadan Bro, saa synes jeg ikke, at vi her hos os skulde foretage et saadant Eksperiment, thi efter min Mening kan det faa de allerfarligste Følger. Og tilmed vil en saadan Bro efter meget sagkyndiges Udtalelser med de Priser, som kan anslaaes at ville gælde efter Krigen, antagelig komme til at koste med Enkeltspor ca. 35 Mill. Kr. og med Dobbeltspor ca. 40 Mill. Kr., medens den Lavbro, der er foreslaæet af Ministeren, altsaa bygget paa Stenpiller og med Staaloverbygning, antagelig vilde komme til efter Krigen at koste 14—16 Mill. Kr. med Enkeltspor og med Dobbeltspor 18—20 Mill. Kr.

Af de Hensyn, jeg her har omtalt, synes jeg derfor, at en Højbro af Beton er den værst mulige Løsning af Spørgsmaalet om en fast Forbindelse mellem Sjælland og Falster, og det er en Forbindelse, som jeg derfor mener, man i alle Tilfælde burde gaa bort fra. En Lavbro med Løftebro synes jeg ogsaa vil være en meget daarlig Løsning af Spørgsmaalet, og heri er jeg altsaa enig med Flertallet i det andet høje Ting. En saadan Bro vil blive en stadig Kilde til Fare og Kollisioner, som jeg tidligere har nævnt. Hvis man vil sige, at de Farer og Ulykker, som jeg nu har fremstillet, maaske ikke vil indtræffe, vil jeg dertil svare, at ifølge den Erfaring, jeg har paa Søfartens Omraader, vil de sikkert indtræffe i et Farvand, hvor 12,000 Skibe af alle Størrelser hvert Aar skal passere gennem en enkelt Aabning i en Bro, som spærrer hele det øvrige Farvand; der kan blive store Ulykker, og der