

videre frem for Tiden, thi den formelle og reelle Behandling af disse Lovforslag gennem Ingeniørkontorerne o. s. v. vil jo kræve ikke saa ganske ringe Tid. Derfor vilde jeg meget nødig have, at man skulde slaa sig til Ro med, at det kunde være tilstrækkeligt at vedtage alene en Ekspropriationslov. Jeg tror, at Folketingets Flertal paa dette Punkt har haft ubetinget Ret, naar det har ment, at for at Statsbanernes Ledelse fuldstændig kan udnytte de Vilkaar, som gives gennem Vedtagelsen, maa ogsaa de enkelte Anlæg være vedtagne. Men det er meget rigtigt, som det ærede Medlem udtalte, at den Usikkerhed, som gør sig gældende, og som har været Motiveringen for et Mindretal til at foreslaa en Ekspropriationslov alene, ogsaa giver sig Udtryk i den Omstændighed, at Flertallet har ladet Anlægssummerne udgaa.

Sluttelig maa jeg gøre nogle Bemærkninger til det ærede 4de Medlem for 2den Kreds (Richelieu), som gjorde betydelige Indvendinger mod Forslaget om Anlægget af en Bro. For det første mod Anlægget af en lav Bro, og jeg finder det i og for sig meget naturligt, at man fra Skibsfartens Side fremsætter nogen Protest herimod, om end man jo nok kunde mene, at de Indvendinger, der gøres fra Skibsfartens Side i saa Henseende, ikke er saa lidt overdrevne, navnlig naar man gør sig klart, at ogsaa Skibsfarten naturligvis maa bringe sine Ofre i en for Landet utvivlsomt saa vigtig Sag. Det forbavsede mig betydeligt mere, at det ærede Medlem ogsaa gjorde meget kraftige Indvendinger mod Højbanbroen, altsaa Indvendinger fra Skibsfartens Side, thi jeg tror dog oprigtigt talt, at alle de Hensyn, som man fra Skibsfartens Side kunde forlange respekteret, maa anses for at være respekterede ved Anlægget af den høje Bro. Det ærede Medlem udmalede med megen dramatisk Kraft de Ulykker, som kunde ske paa en saadan høj Jernbanbro, hvorledes selve Jernbanetoget muligvis kunde blive blæst om og derved vælte Broen eller slaa den i Stykker, eller hvorledes det nu skulde passere. Jeg kender ikke de Eksempler fra Udlandet, som det ærede Medlem henviste til, saaledes at jeg i mindste Maade kan tage Stilling til dem, men jeg vilde dog anse det for ret utroligt, at man ikke skulde kunne bygge en Bro som den, der her er Tale om, paa en saadan Maade, at al Fare i saa Henseende var ganske udelukket. Det tror jeg ogsaa er Tilfældet. Man har ikke, som det ærede Medlem spurgte om, tilsvarende Erfaringer ra andre Lande, for saa vidt som jeg ikke

tror, at man i andre Lande har bygget en Jernbetonbro af en saa stor Længde, og man har vistnok overhovedet ikke i noget andet Land nogen Jernbanebro af saa stor en Længde. Nu synes jeg ikke, at det var den allerstørste Ulykke, der kunde hænde, om Danmark netop var det Land, som først byggede den længste Jernbanebro. Det er dog ikke af den Slags Ting, som man ubetinget behøver at tage Afstand fra, at være en lille Smule foran paa et eller andet Omraade. Men selvfølgelig er det jo vigtigt, at man er sikker paa Stabiliteten af de Arbejder, man bringer til Udførelse, og i saa Henseende tror jeg at kunne berolige det ærede Medlem ganske. Thi det, som er det vanskelige og det risikable, er dog uden Tvivl ikke Længden, men Dybden. Hvad det drejer sig om, er dog vistnok først og fremmest, hvorledes man kan bygge Broen forsvarligt over saa dyb en Strøm som den, der her er Tale om, og paa dette Punkt har man Erfaringer fra andre Lande, hvor der er Brobygninger over meget dybere Vande end det, der her er Tale om. Saa vidt jeg har forstaaet det, er det hele et Spørgsmaal om, hvorledes hvert Fag for sig er bygget; hvorvidt der er 10 eller 20 eller 30 Fag i en saadan Bro, er vistnok ganske uden Betydning. Men naturligvis finder jeg det rimeligt, at man i Udvalget faar nærmere Oplysninger om de forskellige Konstruktioner i Forhold til hverandre, og i den Henseende maa jeg ogsaa sige til det ærede Medlem, at det ikke ubetinget er Mening, at det skal være en Jernbetonbro. En Jernbetonbro er et af de Forslag, der er fremme, og et af dem, man kunde vedtage, men paa Grund af Varenes forskellige Pris og den forskellige Prisstigning, de kunde blive underkastet, har jeg paa dette Tidspunkt ment, at det var rigtigt, at der var forbeholdt frie Hænder med Hensyn til det Materiale, i hvilket Broen skulde bringes til Udførelse. Det ærede Medlem nævnedes nogle Tal, og han sagde, at med de Priser, som vilde komme til at herske efter Krigen, vilde denne Højbro komme til at koste 35—40 Mill. Kr., medens den lave Bro vilde koste 14—16—18 Millioner, og en Tunnel, som nu er kalkuleret til 16 Mill. Kr., vilde efter Krigen koste 22 Mill. Kr. Jeg maa sige, at det virkede aldeles forbløffende paa mig, at det ærede Medlem med en saadan Sikkerhed turde nævne Priserne efter Krigen. Har det ærede Medlem da i Modsætning til andre noget som helst at støtte sig til med Hensyn til Priserne efter Krigen? Foreligger der paa nogen Maade nogen Mulighed for at bedømme, hvorledes Varepriserne