

blevet omtalt, men trods dette er der alligevel forholdsvis stille om den gennem flere Aar, og jeg tager neppe fejl, naar jeg gaar ud fra, at det hænger noget sammen med, at i Begyndelsen af Aarhundredet kom et andet Brobygningsforetagende ret stærkt i Forgrunden.

I Aaret 1900 havde man gennemført Færgeforbindelsen over Gedser—Warnemünde, og i de efterfølgende Aar bliver der reklameret, kan man vel sige, ret stærkt for denne Rute, man kommer mere og mere ind paa, at det er den Rute, som vil blive Danmarks fremtidige Hovedforbindelse med det sydlige Udland; der bliver gjort et ret energisk Arbejde for at ophjæpe denne Rute, og saaledes kommer man efterhaanden mere og mere ind paa Tanken om den saakaldte Storstrømsbro og paa, at det første Brobygningsarbejde, vi maa have udført, skal være Broen ved Masnedø. Denne Tanke kommer saa stærkt frem, at der bliver fremsat Forslag i Rigsdagen i Finansaaret 1908—09, men dette Forslag fik, som man ved, en ret krank Skæbne, idet det, skønt det var saa nær ved at blive vedtaget, som det overhovedet kunde være, alligevel ikke lykkedes at faa det gennemført, det faldt som bekendt i 1909 her i Rigsdagen med 49 Stemmer mod 49. Der blev da atter stille om Brobygningsarbejdet, og dette har igen sin Aarsag i, at vi omkring Aaret 1909 og indtil Krigen var inde i en vanskelig økonomisk Periode, der var altsaa ikke Tale om, at man i de Aar kunde gaa til saa store Udgifter, som en Lille Bælts Bro vilde medføre. Dermed er Brobygningsplanen igen udskudt, og der kommer andre Forhold til, navnlig kommer saa Krigen i 1914, og den bevirker naturligvis, at den Slags Ting maa hvile. Dels bliver det for bekosteligt, og dels bliver der saa meget andet, som optager Sindene. I disse Aar ligger Lille Bælts Broen ganske stille, og der skulde i Virkeligheden et nyt Moment til, for at man atter kunde faa Planen taget op, og dette begynder man da ogsaa paa i Aaret 1920 — det kom som bekendt ved Genforeningen med Sønderjylland. Genforeningen med Sønderjylland var vel den Drivkraft, der igen satte Gang i Planen om Lille Bælts Broen, og formodentlig en Drivkraft, som har sat Spørgsmaalet saadan i Gang, at det nu staar umiddelbart overfor sin Løsning. Ved Sønderjyllands Indlemmelse i Danmark er Spørgsmaalet om en bedre Togforbindelse mellem Fyn og Jylland kommet meget stærkt i Forgrunden, og dertil kommer, at

Forholdene ogsaa udadtil har udviklet sig paa en saadan Maade, at det er ganske naturligt, at det er Lille Bælts Broen, der bliver Tale om, naar Talen i det hele taget er om Brobygningsarbejde. Forholdene udadtil, navnlig mod Syd, har jo bevirket, at medens man i Begyndelsen af Aarhundredet satte saa meget ind paa Storstrømsbroen og paa Forbindelsen Gedser—Warnemünde, er denne Linie i Øjeblikket i alt Fald og maaske for en meget lang Aarrække traadt stærkt i Baggrunden. Forholdene synes i det hele at bære hen imod, at den naturlige Linie bliver over Fyn—Jylland, og vi staar da overfor det Spørgsmaal, hvorledes man bedst kan forbedre den Linie, saa at den er i Stand til at tilfredsstille de Krav, som maa stilles til den.

Den lille historiske Redegørelse, jeg her er fremkommet med, viser, at gennem 40 Aar har den danske Statsbaneledelse arbejdet med Planen om en fast Broforbindelse over Lille Bælt. Man kan se nu, at hvis Spørgsmaalet var blevet løst paa et tidligere Tidspunkt, hvis det var blevet løst i Begyndelsen af Aarhundredet, vilde Staten have tjent ikke saa ganske lidt, saa havde man faaet en Broforbindelse, som havde været betydelig billigere end det Projekt, vi nu staar overfor. Til Gengæld faar det saa være en Trøst, at der i disse Aar gennem det meget store Arbejde, som fra Statsbaneledelsens Side er nedlagt i dette Projekt, er indvundet Erfaringer, som forhaabentlig kan komme os til gode nu, da vi staar overfor at skulle virkeliggøre Tanken.

Det Lovforslag, der nu ligger paa Tingets Bord, gaar ud paa at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder til for Statens Regning at bygge en dobbeltsporet Højbro over Lille Bælt. Lad mig her indskyde den Bemærkning, at naar det er de danske Statsbaner, som paa en vis Maade kommer til at bygge denne Bro, og som utvivlsomt vil komme stærkt i Forgrunden i den Diskussion, der nu rejses om Spørgsmaalet, er dermed ingenlunde sagt, at det er en Sag, der kun eller navnlig vedrører de danske Statsbaner. For mig staar det saaledes, at det er et Forslag, som rækker langt videre end til Statsbanerne, det er et Forslag, som er af den allerstørste samfundsmæssige Betydning. Men det er ganske naturligt, at det, da det er Statsbaneledelsen, der har arbejdet med dette Forslag gennem de mange Aar, ogsaa bliver Statsbaneledelsen, som kommer til at føre det ud i Livet. Jeg nævner det