

dybt ind paa. Det foreliggende Forslag gaar ud paa at bygge en Højbro omtrent paa samme Sted, hvor man foreslog at bygge den i 1883. Man er nu gaaet lidt længere mod Nord med Linien, og Grunden hertil er, at de Undersøgelser, der er blevet foretaget af Statsbaneledelsen i de sidste Aar, har vist, at det er det Sted, hvor Bundforholdene egner sig bedst til Bygning af Broen, selv om man maa lægge den et Sted, hvor Bæltet er noget bredere end der, hvor man tænkte paa at lægge Broen i 1899. Om nu denne Bro, som er foreslaaet, beskrevet i Motiverne og omtalt af den højtærede Minister, opfylder alle de Krav, man i teknisk Henseende kan stille til en saadan Bro, skal jeg, som sagt, af gode Grunde ikke komme nærmere ind paa. Jeg gaar ud fra som givet, at der bliver nedsat et Udvalg om Forslaget, og at Udvalget baade kan og vil prøve det Forslag, der er fremme. Jeg maa dog i denne Forbindelse sige, at det forekommer mig, at Rigsdagen i høj Grad maa bygge paa de sagkyndiges Skøn. Det vil ikke være let, tror jeg, paa Forhaand at faa absolut afgørende Oplysning om, hvorvidt dette Forslag teknisk set i enhver Henseende er det rigtige, men jeg gaar ud fra, at Forslaget, saafremt det vedtages her i Rigsdagen, vil blive underkastet en nøje Prøvelse af dertil egnede Folk, dertil egnede Ingeniører. Nu tror jeg, efter alt hvad jeg har faaet oplyst, at vi i Statsbaneledelsen har udmærkede Brobygningsingeniører, men paa den anden Side kan det ikke nægtes, at vi her staar overfor et Forslag af en saadan Rækkevidde, at Rigsdagen maa være i højeste Grad interesseret i, at Forslaget prøves saa omhyggeligt som muligt. Jeg gaar derfor ud fra som givet, at saafremt Forslaget vedtages, vil Statsbaneledelsen lade det prøve af de bedste Brobygningsingeniører, vi overhovedet har. Jeg gaar ud fra som givet, at hvad vi har til vor Raadighed af Brobygningskunst, vil blive brugt, idet man her maa sige, at det bedste ikke er for godt. Hvad der forekommer mig at være en Betyggelse, naar Talen er om den rent tekniske Side af Sagen, er det, som den højtærede Minister ogsaa har gjort opmærksom paa, at Statsbaneledelsen ikke har indladt sig paa noget nyt Projekt, men overvejende har holdt sig til saadanne Konstruktioner, som man dels er kendt med at bygge, og som dels gennem Aarene har bestaaet deres Prøve baade med Hensyn til Holdbarhed og alt, hvad man ellers kan kræve. Det forekommer mig, at det for Rigsdagen

er en Betyggelse at vide, at det ikke er nye Ting, der her bringes frem, ikke uprøvede Forslag, men Forslag, der gennem en Aarrække har staaet deres Prøve.

Jeg vil i denne Forbindelse gerne nævne den Højde, det er foreslaaet at give Broen. Man vil sikkert fra alle Sider paa Forhaand være enig om, at det skal være en Højbro, derom vil der sikkert overhovedet slet ikke blive rejst Tvivl, men det Spørgsmaal rejser sig naturligvis, om den Højde, Broen skal have, 33 m over dagligt Vande, er tilstrækkelig. Jeg gaar ud fra som givet, at der bliver rejst Krav om at faa den endnu højere. Forholdet er nemlig det, som det er oplyst i Lovforslaget, og som ogsaa den højtærede Minister omtalte, at der er enkelte Skibe, som ikke vil kunne passere under en Bro af 33 Meters Højde. Efter de foreliggende Oplysninger er det ikke mange Skibe, der er Tale om, og jeg vil ogsaa mene, det er et saa lille Antal, at vi maa ikke af den Grund skal gaa til en Forandring, men det vilde dog være af Interesse, forekommer det mig, at faa undersøgt under Sagens videre Gang, hvor meget dyrere det vil blive at gaa til en noget større Højde, f. Eks. 40 m, og jeg synes, at hvis det ikke vil fordyre Projektet nævneværdigt, kunde man overveje, om man ikke skulde gaa til en saadan Højde, at der ikke lægges Skibsfarten nogen som helst Hindringer i Vejen. Jeg nævner det kun som en af de Ting, jeg mener der kan blive Tale om i Udvalget, uden at jeg i Øjeblikket skal sige noget om, hvorvidt det er forsvarligt at bygge Broen højere.

Hvad der saaledes gælder den rent tekniske Side af Sagen, gælder til en vis Grad ogsaa den økonomiske. Jeg tror ikke, at Rigsdagen paa Forhaand kan faa absolut Garanti for, at de Summer, der er regnet med, kan holde; ogsaa her gælder det sikkert, at man bliver nødt til til en vis Grad at forlade sig paa de Folk, som har foretaget Beregningerne.

Udgifterne er jo beregnet paa Grundlag af de i 1922 gældende Priser, og Broen er anslaaet til at ville koste 32 Mill. Kr., hvortil kommer 1 Mill. Kr. til Arealerhvervelser samt ca. 5 Mill. Kr. til Forrentning af Anlægskapitalen i den Tid, Arbejdet udføres. Arbejdet er jo tænkt udført i Løbet af 8—10 Aar. I Udvalget vil man sikkert søge nærmere Oplysninger om, hvorvidt dette Tidsrum nu er et passende Tidsrum. Det er jo ganske givet, at hvis Broen kunde bygges paa kortere Tid, vilde det betyde en ikke ganske ringe Besparelse for