

ninger, der ledsager Lovforslaget, vil det andrage dette Beløb. I disse 7,4 Mill. Kr. er ogsaa indbefattet Bearbejdning af Materiale, og hvis denne Bearbejdning foregaar her i Landet, er det jo ganske givet, at dette Beløb vil reduceres yderligere. Og da disse Materialer først skal anskaffes det sidste Aar, Broen bygges, vil denne Anskaffelse jo heller ikke foreløbig komme til at genere vor Valuta i nogen nævneværdig Grad, og vi maa da haabe, at vor Valuta, naar vi om nogle Aar kommer til at skulle foretage Indkøb til Broens Overbygning, da maa være kendelig forbedret.

Den Kritik, der er fremkommet under Hensyn til Valutaforhold og til den danske Krone, er efter min Mening ikke meget værd. Hvis man tænker paa den nuværende Færgedrift, foraarsager den, at der aarlig indføres for betydelige Summer for at holde Færgedriften ved lige. Alene ved Færgerne over Lille Bælt købtes der i Aaret 1922—23 for ca. 225 000 Kr. Kul og for 16 700 Kr. Olie, og der anskaffedes for adskillige Tusinde Kroner Tømmer og andre Materialer fra Udlandet til Færgeljerne, saaledes at man nok kan sige, at der indførtes for ca. 300 000 Kr. aarligt fra Udlandet for at holde denne Forbindelse ved lige. Hvis vi fik Broen, vilde jo langt den største Part, de 280 000 Kr., af disse 300 000 Kr. aarligt fuldstændig kunne spares. Det skal man ogsaa regne med, naar man taler om den Skade, Anlægget af Broen vil forvolde den danske Krone.

Ogsaa jeg kunde ønske at rejse det Spørgsmaal, der blev rejst af det ærede Medlem Hr. Tange: om Arbejdet paa Broen ikke kunde fremmes stærkere, saaledes at det f. Eks. blev gennemført paa 6 i Stedet for 8 à 10 Aar, som af den højtærede Minister foreslaaet. Det forekommer mig nemlig, at hvis Broen i sig selv er en god Forretning, hvis den vil være i Stand til at forrente sig, hvad der efter de fremlagte Beregninger ikke kan være mindste Tvivl om vil det derfor være en daarlig Forretning at udskyde Anlægget af Broen mere end højst nødvendigt. Der skal hvert Aar udredes et ikke helt ringe Beløb i Rente, og hvis man efter 6 Aar kan holde op med denne Forrentning og faa Broen taget i Brug, saaledes at den, i Stedet for at kræve Renter af det anvendte Beløb, kan være med til at give Rente og Udgifterne derved nedsættes, vil det efter min Formening være en god Forretning at gennemføre Broen hurtigst muligt.

Det ærede Medlem af Landstinget Hr. Driftsbestyrer Stensballe lod sig for nogen

Tid siden interviewe angaaende dette Forslag til Anlæg af en Lille Bælts Bro. Jeg maa maaske med den højtærede Formands Tilladelse ganske kort citere, hvad han udtalte ved denne Lejlighed: „I Ingeniørstanden vil det vække megen Glæde, om et Broanlæg over Lille Bælt gennemføres. Jeg føler mig personlig overbevist om, at hvis et saadant Anlæg kommer til Udførelse, det da vil staa som et udmærket Vidnesbyrd om, hvad danske Jernbane- og Brobygningsingeniører kan yde.“ Ogsaa jeg er ganske sikker paa, at Broen vil komme til at staa som et udmærket Vidnesbyrd om, hvad dansk Ingeniørvidenskab kan udrette. Det er jo saaledes, at danske Ingeniører altid har været velanskrevne ogsaa ude omkring i Udlandet, ikke mindst i Kraft af den Uddannelse, de fik her paa Polyteknisk Lærestalt. Jeg ved jo, at Kritikere og Modstandere af Broen vil hævde, at de nærer nogen Tvivl om, at dette Arbejde kan udføres af danske Ingeniører. Jeg vil sige, at jeg for mit Vedkommende nærer ikke nogen som helst Tvivl i den Henseende. Jeg er ogsaa ganske sikker paa, at dette Forslag i teknisk Henseende og med alle de gode Navne indenfor Ingeniørverdenen baade i og udenfor Statsbanerne, som siger god for dette Projekt, vil være fuldt forsvaret. Det kan selvfølgelig nøjere undersøges i Udvalget, og man kan tilkalde al den sagkyndige Bistand, som paa nogen Maade kan skaffes.

Naar nu denne Bro skal bygges, vil jeg sige, at saa skal den ikke bygges om et Mindesmærke for de danske Ingeniører, idet et Broanlæg til 33 Mill. Kr. efter min Formening vil være et lovligt dyrt Mindesmærke, men det skal bygges som en Arv til vore Efterkommere og vise dem, at selv i Nedgangstider, i Tider, hvor de økonomiske Forhold paa Grund af en vidt dreven Spekulation ikke var de allerbedste, havde vi dog Sans for at opføre et saadant Foretagende, som kunde blive til Gavn for Næringslivet her i Landet og til Gavn for Samfærdselen i al Almindelighed.

Jeg ønsker til Slut at sige, at af dem, der er Modstandere af Jernbanebroen, hævdes det, at hvis man ikke kan faa en Jernbanebro med tilhørende Færdselsbro, er der overhovedet ikke noget ved hele Forslaget. Der er et gammelt Ord, der siger, at det bedste er det godes værste Fjende. Dette gælder ogsaa med Hensyn til dette Lovforslag, og jeg er ganske sikker paa, at den højtærede Minister vil faa nogle Genvordigheder med dette Forslag; men jeg vil haabe, at han har Kræfter til at over-