

at Anlægget højst sandsynligt til Nød kan forrente sig; jeg vil mene, at man bør være af den Overbevisning, at Anlægget skal være næsten en glimrende Forretning, før man tør indlade sig derpaa.

Et Moment, man ogsaa har anført, men som jeg betragter som liggende helt udenfor Virkelighedens Verden, er det, at man i dette Øjeblik skulde opføre Broen som et Monument til Bevis for, at vi trods trange Tider dog evner et saa stort Anlæg. Den Argumentation, der ligger bag denne Udtalelse, forekommer ikke videre velbegrunder; Paastanden om, at der skulde ligge noget fortjenstfuldt i paa en Tid, hvor man saa sandelig har Brug for sine Penge, at give Penge ud til Opførelse af et Monument, er efter min Mening ikke meget forstandig.

Jeg kan heller ikke se, at nationalt set Forbindelsen af den naturligvis efter mine Begreber meget værdifulde Ø Fyn, hvor jeg selv bor — og hvor for øvrigt samtlige Partiers Ordførere mærkeligt nok bor —, med Jylland skulde være noget saa uhyre fortjenstfuldt, at alle andre Hensyn af den Grund maatte vige. Danmark er nu en Gang i Kraft af hele sin Geografi et Ørige; det tror jeg nok, man skal lade Danmark vedblive at være; Troen paa, at man ved Hjælp af nogle Streger her og der kan ophæve denne geografiske Kendsgerning, bør man vistnok hellere opgive.

I Diskussionen er der blevet fremsat Udtalelser i Retning af, at nu kunde enhver se, at det vilde have været lykkeligt, om man forlængst var skredet til Opførelsen af en saadan Bro, og der laa i disse Udtalelser en vis Kritik over, at det ikke var gjort. Jeg maa tilstaa, at jeg kan ikke rigtig følge denne Tankegang. Det er rigtigt, at hvis man for tyve eller for fem og tyve Aar siden — det var vistnok omkring den Tid, der var Tale om at bygge en Bro — havde indkøbt visse Værdier, havde man i Kraft af Prisstigningen gjort en god Spekulationsforretning. Det havde man kunnet gøre paa saa uhyre mange Omraader, hvis man havde vidst med Sikkerhed, at disse Ting vilde stige i Pris, og derfor havde købt dem i god Tid; men dette Spørgsmaal om Kronens Værdi den Gang og nu synes jeg ikke med Rette kan sættes i Forbindelse med Spørgsmaalet om, hvorvidt det daværende Tidspunkt var det rette til Opførelsen af en Bro, eller om det nuværende Tidspunkt snarere er det rette. Jeg mener nemlig, at det afgørende maa være saa vidt muligt at finde

det økonomisk set rigtige Tidspunkt for Løsningen af en saadan Opgave.

Naar man viser tilbage til Tiden for fem og tyve Aar siden, er dertil at bemærke, at den Gang var Trafikken for det første meget mindre, og for det andet var Lønningerne i Kraft af Kronens daværende større Værdi ogsaa langt mindre. Vil man saa sige: Da Kronen den Gang havde en større Værdi — jeg ved ikke, hvor meget Broen vilde koste, det forekommer mig, at det var omkring 9 Mill. Kr. —, betyder det, at man burde have bygget Broen den Gang, saa er det jo ingenlunde sikkert, at man ved Anvendelsen af 9 Mill. Kr. paa det daværende Tidspunkt vilde have kunnet opnaa en Ordning, som forrentningsmæssigt, økonomisk set var saa god som den, man vil kunne opnaa paa det nuværende Tidspunkt, hvor Begrundelsen for, at man eventuelt vil skride til dette Anlæg, netop hovedsagelig er, at Udgifterne ved den nuværende Drift bliver saa uforholdsmæssig store, hvilket de altsaa ikke var paa det daværende Tidspunkt. Men sikkert er det under alle Omstændigheder, at den Gang byggede man ikke Broen, og Spørgsmaalet er saa, om det nu, alt taget i Betragtning, er rigtigt at skride til Anlægget af denne Bro.

Der er ikke Tvivl om, at det ved et Arbejde som dette, der er et meget betydeligt Arbejde i sin Art, er meget vanskeligt med Nøjagtighed at opgøre Bekostningen. Og det er sikkert ikke den eneste Vanskelighed, der er, der er ganske sikkert ogsaa ingeniørmæssige Vanskeligheder, saasom: Hvor dybt skal man gaa ned med Pillerne? Kan man klare sig med at gaa 5—6 m under Havbundens Overflade, eller skal man muligt op til det dobbelte? I et Forhold som dette, hvor det naturligvis altid vil være det forsigtigste at gaa saa langt ned som praktisk talt muligt, vil man staa overfor et Spørgsmaal af stor økonomisk Rækkevidde. Fra Statsbaneteknikeres Side er det oplyst — eller ogsaa var det den højtærede Minister, der oplyste det — at de Projekteringsmetoder, man vil anvende, er de for den Art Ingeniører kendte Metoder, om hvilke man ved, at de er nogenlunde driftssikre — jeg siger udtrykkeligt „nogenlunde“, idet det er givet, at saa snart man er nede paa betydelig Vanddybde, som man jo i alt Fald maa ned paa, befinder man sig afgjort ikke paa saa sikkert et Grundlag, som naar man bevæger sig oppe over Vandets Overflade. Men det træffer sig saa uheldigt,