

at netop hvis man vil gaa nogle Meter dybere, vil det medføre, at man kommer over den Grænse, man normalt har for Arbejdet under komprimeret Luft, og skal man over den Grænse, vil det efter de Udtalelser, jeg har indhentet, betyde udgiftsmæssigt set ikke saa ganske lidt.

Allerede her rejser der sig det første tekniske Spørgsmaal, man maa stille de Mænd eller den Mand, som maa bære det tekniske Ansvar for, at det Arbejde, der her bliver udført, bliver forsvarligt udført, med Henblik paa ikke alene en nærmere Aarrække, men ogsaa en meget fjern Aarrække. Ganske vist vil den paagældende for saa vidt kunne tage sig det ret let, om det om 50 Aar skulde vise sig, at man ikke var kommet dybt nok ned, for til den Tid er der vel ikke saa særdeles megen Sandsynlighed for, at nogen, der nu er i denne Sal, vil have Interesse i det Spørgsmaal.

Et andet Spørgsmaal — der ogsaa har betydelig Interesse med Hensyn til Udgiften — er, hvor højt Brobanen skal ligge over Vandet. Det Spørgsmaal var den ærede Ordfører for Socialdemokratiet (Bjerring) noget inde paa, og jeg mener, at han har Ret i sin Udtalelse om, at det vilde være uforsvarligt at anvende en 5—6 Mill. Kr. mere til Broen, for at en halv Snes Skibe om Aaret, som ikke kan slippe igennem med den foreslaaede Brohøjde, skulde kunne komme igennem. Paa det Punkt tror jeg ikke, der kan rejses nogen virkelig berettiget Kritik.

Det tredje Spørgsmaal er Broens Bredde. Her er man igen inde paa et teknisk Spørgsmaal, som jeg lige saa lidt som noget andet af dette Tings Medlemmer er i Stand til at bedømme selv. Ved en Forhandling i Ingeniørforeningen om hele dette Projekt blev det imidlertid fra visse Sider fremdraget, at det var et Spørgsmaal, om ikke Broen burde være noget bredere end foreslaet. En af de Mænd, der var inde paa denne Tanke, var Professor Ostenfeld fra Polyteknisk Lærestanstalt, og jeg tror ikke, der blandt Ingeniører er nogen Tvivl om, at man med Hensyn til Brobygningens Arbejde er Landets første Autoritet eller i hvert Fald en af Landets allerførste Autoriteter. Skulde det vise sig, at dette Spørgsmaal har virkelig teknisk Betydning, kan det jo være, at det alene vil løse Problemet: Vejbro tillige eller ikke. For hvis man af rent tekniske Grunde, for at Broen kan have den fornødne Stabilitet, gaar over til at gøre Broen bredere end foreslaet i det

foreliggende Projekt, vil deraf utvivlsomt meget let kunne følge, at man — altsaa af Grunde, som for saa vidt er Vejbroen uvedkommende — maa op paa saa stor Bredde, at det vil komme til at dreje sig om meget lidt, om man skal gøre Broen saa meget bredere, at man ogsaa kan have et Vejanlæg.

I disse sidst fremsatte Bemærkninger har jeg allerede været inde paa Kombinationen Jernbanebro—Vejbro. I min Indledning understregede jeg meget stærkt, at det, der skal være den egentlige Drivkraft i det hele, maa være det økonomisk forsvarlige i Anlægget; og der maa man, som det ogsaa er gjort af tidligere Talere, i økonomisk Henseende tage Jernbanebroen for sig og Vejbroen for sig. Jernbanebroens Forrentning skal jeg lade ligge et Øjeblik og alene holde mig til Vejbroen. Her foreligger fra de allersidste Dage Udtalelser fra Banechefen, gaaende ud paa, at de seneste Oplysninger viser, at man ikke en Gang kan regne med 20 000 Automobileer om Aaret, men at man for det sidste Aars Vedkommende ikke har været oppe paa mere end 15 000 Automobileer, som er overført fra Fyn til Jylland og omvendt. Men selv med en Beregning af 20 000 Automobileer er man meget langt fra Forrentning. Ja, jeg tror, at Banechefen har udtalt saadant noget som, at man skal helt op imod 100 000, før der bliver virkelig Forrentning.

Er dette rigtigt, vil dog sikkert alle indrømme, at Landet egentlig slet ikke kan bære at have saa mange Automobileer, som der skulde til, for at denne Forrentning kunde finde Sted. Og ligefrem at basere Statsarbejdet paa en usund Udvikling paa dette Omraade, en Udvikling, som Landets almindelige Økonomi slet ikke kan bære, vilde dog være saare tvivlsomt. Jeg kan derfor ikke se rettere end, at kommer der ikke andre Grunde, som bevirker, at man ikke af Hensyn til Vejtrafikken, men af Hensyn til selve Jernbanebroens Stabilitet, maa lave visse Ting, som bevirker, at man kan tage Vejbroen med for et forholdsvis beskedent Beløb, bør man ikke give 5—6 Mill. Kr. ud til et Foretagende, som forrentningsmæssigt set stiller sig meget daarligt.

Den ærede Ordfører for Socialdemokratiet har allerede udtalt, at den Trafik, man kan vente sig over en saadan Vejbro, i alt væsentligt vil blive en Automobiltrafik, og jeg tror, det ærede Medlem har ganske Ret heri; jeg tror, at den lokale Trafik, der vilde komme, vilde blive ganske minimal i Sammenligning i hvert Fald med