

Grad bero paa, maaske være saa godt som enebestemt af den Tillid, man har til Sagkundskaben. Jeg lagde saaledes Mærke til, at de ærede Ordførere udtalte sig med stor Tillidsfuldhed overfor Projektets Gennemførlighed og Holdbarhed, og dette maa naturligvis være begrundet i deres Tillid til Sagkundskaben, thi deres egen Indsigt i de her foreliggende Forhold vil de naturligvis ikke føre i Marken eller forlange, at Rigsdagen skal bygge paa; de ærede Ordførere er i den Sag, det her drejer sig om, Lægfolk i lige saa høj Grad som alle vi andre.

Det store Spørgsmaal bliver derfor, om vi med Sikkerhed kan bygge paa den Redegørelse for Projektets Gennemførlighed, som Sagkundskaben har givet. Desværre maa jeg tilstaa, at min Tillid her ikke er saa ubegrænset, som de ærede Ordføreres syntes at være. Den Kyndighed i Brobygning, som de danske Statsbaner har lagt for Dagen under Udførelse af Broprojekter af uden Sammenligning langt mindre omfattende og langt lettere overskuelig Karakter end det, vi her staar overfor, er ikke egnet til at skabe ubetinget Tillid til Sagkundskaben. Dertil kommer, at der endog indenfor Statsbanernes egen Sagkundskab synes at være fremkommet en ret stærk Forhaandskritik overfor Projektets Udarbejdelse, baade med Hensyn til Fundamenteringen af Bropillerne og under Hensyn til de særegne Naturforhold i det Færvand, Broen skal føres over. Jeg er ikke i Stand til at dømme om, hvor berettiget denne Kritik er, men alene dette, at den er fremkommet, gør jo, at vi, der skal have Ansvaret for Gennemførelsen af Forslaget, i nogen Maade maa tage Hensyn til den.

Endelig er der en anden Ting, der formentlig ogsaa fuldt ud maa skaffes Klarhed over, inden vi gaar i Gang med dette Foretagende, og det er, om den foreslaaede Brohøjde er tilstrækkelig. I denne Forbindelse tænker jeg ikke særlig paa de Hindringer, som den foreslaaede Højde vil kunne lægge i Vejen for Skibsfarten, thi af den Statistik, som vi har faaet forelagt herom, ser vi jo, at det ikke betyder saa særlig meget. Men jeg mener, at vi især maa undersøge, hvorledes Brohøjden forholder sig til de internationale Bestemmelser, idet vi jo regner med, at Lille Bælt er et internationalt Færvand, og jeg ved ikke, om man kan se bort herfra; jeg vil derfor mene, at vi paa Forhaand maa sikre os, at der ikke, naar Arbejdet først er i Gang, pludselig kommer

Indsigelser uderfra mod dets Udførelse under den Form, som man har vedtaget.

Dernæst maa det naturligvis ogsaa paa det nøjeste overvejes, om Broen blot skal være en Jernbanebro, eller det skal være en almindelig Færdselsbro. Jeg føler mig nemlig ingenlunde sikker paa, at den Mellemvej, som den højttærede Trafikminister har foreslaaet: at knytte en saakaldt Hængefærge til Broen, er den rigtige Løsning. Jeg maa i hvert Tilfælde paa Forhaand mene, at det vil være meget bedre at vælge imellem en Jernbanebro alene eller en almindelig Færdselsbro. I og for sig kan jeg godt forstaa, at Jernbanerne ikke føler sig saa overvættede glade ved at være med til at bygge Bro for Biltrafikken, der jo efterhaanden er blevet en ikke helt ufarlig Konkurrent til Jernbanerne, men dette Hensyn mener jeg dog ikke kan være afgørende. Bilerne er i den senere Tid blevet et saa betydningsfuldt Trafikmiddel, at Lovgivningsmagten ogsaa maa være lydhør overfor de Interesser, der gøres gældende fra den Side. Jeg er i og for sig enig i den Opfattelse, at Bilerne selv skal afholde Udgifterne ved deres Drift, men man kan ikke fuldt ud begrunde dette med at henvise til, at Jernbanerne selv maa afholde deres Driftsudgifter, thi det gør de ikke. Hver Gang Jernbanerne faar et Underskud, og i de senere Aar har vi paa dette Omraade kendt klækkelige Underskud, maa Samfundet træde til og dække Underskuddet, og da maa ogsaa de Egne i Landet, der er stærkt interesserede i Bildriften, være med til at betale, og derfor kan disse Egenes Interesser ikke ganske tilsidesættes, naar Talen er om at fremme Trafikforholdene i vort Land. Jeg vil gerne føje til, at jeg tror ikke, at vi fremtidig, naar vi drøfter Jernbaneanlæg, kommer udenom, at dette maa ske under Hensyn til, hvad Bildriften formaar, og vil man fastholde, at Bildriften i enhver Henseende skal klare sig selv, bære sig selv økonomisk, ja, saa maa man ogsaa stille det samme skarpe Krav til vort Jernbanevæsen, saa maa ogsaa dette være indstillet paa gennem sin Drift at kunne afholde samtlige Udgifter og en passende Forrentning af Anlægskapitalen.

Det forekommer mig heller ikke umiddelbart indlysende, at den Maade, hvorpaa man søger at slutte Dobbeltsporet over Fyn til Broen, er den rette, og jeg deler i ikke ringe Grad de Betragtninger, som det ærede Medlem Hr. Petersen (Røjle) har gjort sig til Tolk for, jeg synes, der maa kunne opnaas noget mere lige til, end sket