

vil eventuelt senere kunne suppleres med et særligt Sporpar, der fra Broen føres mod Vest indtil Tilslutning med den bestaaende Bane omtrent ved Tavlov, saaledes at gennemgaaende Tog mod Syd og Vest ikke behøver at føres over Fredericia“. Af den Plan, der foreligger her, og af Kortet, der følger med Lovforslaget, kan man se, at det er Meningen, at alle Tog, der kommer over Broen, skal føres til Fredericia, og de, der skal Syd og Vest paa, skal rebroussere i Fredericia og køre ad den gamle Linie. Det ærede Medlem Hr. Bjerring var ogsaa lidt inde paa det Spørgsmaal og mente, at Fredericia kunde blive Gennemkørselsstation ogsaa for Togene mod Syd og Vest. Det vil jeg meget bestemt protestere imod. Det vil være lige saa let at anlægge en Krydsningsstation som Vigerslev paa Jyllandssiden af Lille Bælts Broen og føre Linien derfra over til Tavlov, som det vil være at føre den fra den Bue, der kommer Nord for Fredericia omtrent til Pjedsted og derfra bygge en ny Bane ind til Tavlov. Det vil derfor af trafikale Grunde være paakrævet, at denne Bane fra en Krydsningsstation ved Broen og til Tavlov bygges i Stedet for det Projekt, det ærede Medlem Hr. Bjerring var inde paa. Der er ikke i Beregningerne noget Overslag over, hvad en saadan Banestrækning vil koste, men det kan Statsbanerne formodentlig regne ud, og Udregningerne kan saa blive tilstillet Udvalget.

Det ærede Medlem Hr. Korsgaard udtalte, at man skulde se at finde det rette økonomiske Tidspunkt for Bygningen af en saadan Bro. Det er muligt, at det rette økonomiske Tidspunkt er forpasset for længe siden, men derved er der jo ikke noget at gøre. Jeg gaar ud fra, at de Forundersøgelser, der er foretaget med Hensyn til Ingeniørarbejdet og Bundforholdene derovre, er foretaget saa samvittighedsfuldt og godt som paa nogen Maade muligt. Paa den anden Side gaar jeg ud fra, at ogsaa de Beregninger, som er foretaget ikke alene over Sporforbindelserne til Broen, men over selve Broen og Sporforbindelserne paa den anden Side er foretaget saa nøgternt som muligt. Det ærede Medlem Hr. J. Jacobsen har ikke Uret i, at man ikke altid har kunnet stole paa Sagkundskabens Beregninger i den Retning, men jeg vil haabe, at Sagkundskaben her belært af tidligere Erfaringer har regnet saa rigeligt, at vi kan gaa ud fra, at det paa det nærmeste vil komme til at slaa til. Det var nærmest det, jeg kunde ønske at sige med Hensyn til

Broens Højde og Linieføringen paa Jyllands-siden.

Jeg kan give ærede Talere Ret i, at ogsaa Linieføringen paa Fynssiden kunde se lidt mærkelig ud, den store Kurve ved Stavrbj og Nord fra ind til Middelfart Station, men det kan blive undersøgt i Udvalget, om det ikke kan gøres paa en anden Maade.

Jeg for mit Vedkommende synes, at det økonomisk rigtige Tidspunkt til at bygge en saadan Bro, maa være det Tidspunkt, da man staar overfor store Udvidelser ikke alene af Færgedriften over Lille Bælt, men ogsaa af Fredericia og Strøb Stationer. Med Hensyn til selve Broanlægget kan jeg ikke undlade at fremsætte en Bemærkning. Lad os endelig blive fri for den Hængebro nedenunder, som af et eller andet vittigt Hoved er blevet sammenlignet med Cigarkassen i „Ebbesø Bank“. Denne Sag er, som det er udtalt af næsten alle de foregaaende Talere, en Samfundssag og ikke alene en Statsbanesag. Tiden fordrer, at denne Bro, hvis der — jeg havde nær sagt — kan blive Raad dertil, bliver ikke alene en Jernbanebro, men ogsaa en Færdselsbro; hvorledes Udgifterne skal fordeles paa Statsbanernes og andre Budgetter, finder den højtærede Minister nok ud af.

Carlsen-Skiødt: Spørgsmaalet om en Bro over Lille Bælt er ikke nogen ny Tanke. Det, der sker her i Rigsdagen i disse Dage, er i Virkeligheden kun et Opkog af en gammel Tanke. Det er at ønske, at det Arbejde, der er gjort fra teknisk Side, og det, der nu bliver gjort her i Rigsdagen, i Ministeriet o. s. v., ikke er forgæves, men maa føre til et Resultat. Det er en Selvfølge, at ved et saa stort nationalt Arbejde vil der være mange Ting at overveje og tage i Betragtning, inden man skrider til Værket.

Et Synspunkt er kommet meget stærkt frem i den Form, Lovforslaget har faaet, og det er ogsaa kommet frem fra en enkelt af de ærede foregaaende Ordførere, nemlig, at Lille Bælt Broen er en Jernbanebro; det er Banernes Tarv, der skal varetages, og derom drejer det sig først og drejer det sig sidst. Det er et Synspunkt, som er værd først at tage i Betragtning, og der er altsaa Anledning til allerførst at spørge, om det da overhovedet er nødvendigt, at Banerne for at kunne udføre det Arbejde, der kræves af dem, gaar til Bygning af en saadan Bro. Er det nødvendigt? Er ikke Færgerne nok? Kan det Færgemateriel, der i Øjeblikket er til Stede, ikke paa nogenlunde tidsvarende og forsvarlig Maade udføre det Arbejde, der kræves af dem?