

stærk Vækst de senere Aar. Selv om det Tjenestepersonale, der i Øjeblikket bor der, delvis vil flytte derfra, naar Overfarten forlægges, vil dog de Bygninger, der nu er der, utvivlsomt ret hurtigt blive befolket af andre. Det er derfor urigtigt og uforvarligt at fratage Strib den Bane, den nu har. Det ærede Medlem Hr. Petersen (Røjle) foreslog, at man skulde lade Nordvestbanen tage Vejen om ad Strib; fra anden Side har jeg set foreslaaet, at man skulde sætte en Motorvogn i Gang mellem Middelfart og Strib, og dette tror jeg er det rigtigste. Men i alt Fald forekommer det mig, at man maa overveje Spørgsmaalet og ikke nedlægge denne Bane. Da Dobbeltsporet gennem Fyn blev anlagt, husker jeg, at en Banegaard blev flyttet paa en af Stationerne. Den gamle Banegaard blev da revet ned, man jævnedes Pladsen med Jord, men 2—3 Aar efter viste der sig Boligmangel for Tjenestepersonalet, og man opførte saa en Tjenestebolig, medens man udmærket godt kunde have indrettet den gamle Banegaard, der laa paa akkurat samme Sted, til dette Formaal. Man vilde derved have sparet ikke faa Penge. Paa lignende Maade tror jeg, Forholdet vil stille sig her.

Ifølge de Beregninger, der findes i Bemærkningerne til Lovforslaget, vil en Højbro over Lille Bælt blive et rentabelt Foretagende for Statsbanerne, alt under Forudsætning af, at Tallene, som sagt, holder Stik; men det er noget, jeg senere skal komme tilbage til. Og ud fra den Betragtning vil jeg i høj Grad anbefale, at Broen bliver til Virkelighed, saa snart man fra Ledelsens Side og ud fra de finansielle Hensyn mener, at Tidspunktet er inde. Men jeg tror, det vilde være halvgjort Arbejde, hvis man standsede derved. Thi det drejer sig jo her ikke blot om en Bro bygget for Statsbanernes Tarv, men tilige om en fast Bro mellem Fyn og Jylland. Det drejer sig her ikke blot om en Statsbaneopgave, men en Samfundsopgave, det er en Sag, der interesserer hele Landet. Derfor synes jeg, at man skal tænke Tanken helt igennem og ogsaa gaa til Færdigsbroen. Baade i Fjor og i Aar er der indgivet et Andragende fra ikke mindre end 552 Handels-, Haandværker- og Industriforeninger, bag hvilke der staar et meget stort Antal Medlemmer. Andragendet gaar ud paa, at der ogsaa maa blive bygget en Vejbro. Naar man giver sig i Lag med et saa stort nationalt Arbejde, maa man tænke paa langt Sigt, man maa regne med Udviklingen i den kommende Tid. Og Spørgs-

maalet er da ikke blot, om det kan betale sig at bygge en Jernbanebro, man maa lige saa høj Grad overveje, om det kan betale sig at undlade samtidig at bygge den Bro, der ønskes af saa store Dele af Befolkningen, nemlig en Vejbro. Det er jo Samfundet, der bygger Jernbanebroen, og det bliver det samme danske Statsamfund, der kommer til at bygge Færdigsbroen. Det er ud af den samme Statskasse, Midlerne skal komme, det er fra de samme Skatteyderes Lommer; Pengene skal tages, saa naar der er et saa stærkt Ønske fremme i Befolkningen, forekommer det mig, at den danske Rigsdag ikke bør sidde det overhørig, men tage det op til meget alvorlig og grundig Overvejelse.

I Lovforslaget tænker man sig Trangen til en Færdigsbro afhjulpet ved en Hængefærge. Jeg tror nok, at man fra saa godt som alle Sider er enig om, at en Hængefærge ikke vil kunne tilfredsstille, og efter de Udtalelser, der allerede er faldet, har jeg en Følelse af, at denne Tanke er dødsdømt, saa jeg skal ikke komme nærmere ind paa den. Men jeg vil gerne understrege, at man her staar overfor et Spørgsmaal, hvor det gælder om vel at overveje, om det ikke er at spare paa Skillingen og lade Daleren gaa, kun at opføre en Jernbanebro, for saa senere en Gang muligvis at anlægge en Færdigsbro. Det er mig bekendt, at da Københavns Banegaard blev bygget, var der Tale om at gøre den større for at skaffe mere Plads til Kontorer og andre Administrationsværelser, og Udgiften dertil vilde have andraget yderligere 300 000 Kr.; men man veg tilbage for denne Udgift og nøjedes med en Banegaard af mindre Størrelse, og saa maatte man for et Par Aar siden foretage en Udvidelse, hvortil Omkostningerne, hvis det Tal er rigtigt, der er blevet mig opgivet, androg omkring ved 800 000 Kr., og saa siges det endda, at denne Udvidelse er meget utilfredsstillende og ringere end den, der oprindeligt var paatænkt. Det er at være kortsynet, og det forekommer mig, at her, hvor vi staar overfor en Udgift paa op mod 40 Mill. Kr., bør det overvejes, om det er forvarligt at tage dette Anlæg i 2 Afsnit, om det ikke er baade det billigste og fornuftigste at løse Spørgsmaalene samtidig.

Der siges, at Færdigsbroen ikke kan forrente sig. Man har foretaget en Optælling af de Automobiler, der aarlig i de sidste Aar er blevet ført over Bæltet, og en Beregning efter den i Øjeblikket gældende Færgetakst, og man er kommet til det Resultat, at Færdigsbroen ikke kan forrente sig.