

er skrevet den 11. December i Aar og lyder saaledes: Hr. Banechef Flensborg. Efter Deres Anmodning skal jeg gerne bekræfte, at jeg ved mine korte Bemærkninger forleden i Ingeniørforeningen ved Mødet om Lille Bælts Broen hverken har tilsigtet eller mener at have udtalt nogen Kritik gaaende ud paa, at Broens Bredder skulde være for lille. Jeg ønskede at fremhæve, at den ved Medtagelsen af en Vejbane forårsagede større Bredder var en Fordel ogsaa for Statsbanerne, men for ikke at risikere dette udlagt som en Udtalelse om, at Bredden var for lille, henviste jeg til nordamerikanske Broer med ganske lignende Forhold mellem Bredder og Længder.

Denne Udtalelse er jo ganske klar vedrørende Professor Ostenfelds Stilling til dette Spørgsmaal; han siger, at hvis Broen gjordes bredere, vilde det styrke den, men han har paa ingen Maade udtalt nogen Kritik af, at den var for smal i Forhold til Længden, idet han henviser til nordamerikanske Broer med tilsvarende Forhold mellem Bredder og Længder.

Spørgsmaalet almindelig Færdselsbro eller Vejbro, hvad man vil kalde det, i Forbindelse med Jernbanebroen har været stærkt fremme. Der er ikke en eneste af Talerne, som ikke har været inde paa dette Spørgsmaal. Det ærede Medlem Hr. Korsgaard konkluderede — saaledes forstod jeg ham — i det Standpunkt: ingen Vejbro eller Hængefærgeanlæg foreløbig, fordi det ikke er rentabelt, medens han derimod mente, at man muligvis ved Bygningen af Jernbanebroen kunde tage et Hensyn til Fremtiden ved Bredden af Pillerne, saaledes at intet blev foregrebet med Hensyn til en fremtidig Vejbro, for saa vidt dette ikke var for kostbart. Naar jeg refererer det ærede Medlem saaledes, tror jeg, jeg refererer ham rigtigt. Det ærede Medlem Hr. Bjerring vilde helst have en Vejbro, men han kunde tage Hængefærgeanlægget, som det var, og han kunde til Nød, hvis man hverken kunde enes om en Vejbro eller et Hængefærgeanlæg, tage Jernbanebroen som Jernbanebro; saaledes forstod jeg det ærede Medlem. Det ærede Medlem Hr. Tange kunde tage det, som er foreslaaet, men erklærede sig vedrørende Færdselsbro eller Hængefærgeanlæg villig til Forhandling om enhver Ordning, som maatte anses for økonomisk forsvarlig.

Det ærede Medlem Hr. Petersen (Røjle) mente, at Færdselsbroen var et Landskrav. Ja, det afhænger jo ganske af, hvad man ægger ind i Ordet Landskrav. Hvis det skal være et Folkekrav, tror jeg, man lægger

alt for meget ind i dette Ord. Jeg ved ganske vist, at der er mellem 500 og 600 Foreninger, der har skrevet under paa, at de ønskede en Vejbro, men hvor megen eller hvor lidt Betydning man skal tillægge dette, skal jeg ikke udtale mig om ved denne Lejlighed. Jeg ved jo godt, at naar et saadant Spørgsmaal kommer frem, har Folk overmaade let ved at finde Pennen og sætte deres Navn under, uden at de i og for sig lægger saa forfærdelig meget ind i denne Underskrift. Men Forholdet er jo alligevel det, at naar det skal fremsættes som et Landskrav, maa det ogsaa i høj Grad vurderes under vore nuværende økonomiske Forhold, om det ogsaa er et Landskrav, som har økonomisk Bæreevne i sig.

De ærede Medlemmer Hr. Raffnsøe og Hr. Carlsen-Skiødt ønskede, forstod jeg, baade Jernbanebro og almindelig Færdselsbro, og det ærede Medlem Hr. J. Jacobsen ønskede ingenting foreløbig, idet han dog mente, om jeg saa maa sige, at hvis der skulde være Gilde, skulde der være Gilde, og skulde vi have Jernbanebro, skulde vi ikke blot have det, men ogsaa Færdselsbro. Det ærede Medlem nikker; jeg har forstaaet ham rigtigt.

Nu er dette et Spørgsmaal, som jeg ved Lovforslagets Fremlæggelse erklærede mig fuldstændig villig til at optage en Forhandling om, idet jeg er villig til at forhandle om enhver Løsning, som kan bydes paa et forsvarligt økonomisk Grundlag. Fra Statsbanernes Side har man ved Overvejelse af dette Forhold fundet, at den eneste Løsning, som havde Udsigt til at give nogen Forrentning og Amortisation af den Kapital, der skulde anvendes, var Hængefærgeanlægget. Jeg er for mit Vedkommende ganske klar over, at Hængefærgeanlægget endda kun vil give en ret ringe Forrentning og maaske slet ingenting til Amortisation, men det kan dog maaske komme til at bære sig. Man taler om, at der føres ca. 20 000 Automobilet over; det var vist alligevel ikke 20 000, der blev ført over i 1922 (Petersen [Røjle]: Det er i 1923). Ja vel, men jeg har talt om Tallene i 1922; Statsbanerne og Ministeriet for offentlige Arbejder har nemlig ikke kunnet faa Besked om, hvor mange der er ført over i 1923, men det har det ærede Medlem altsaa faaet Besked om. Det var altsaa en 22 000—23 000 Automobilet, Motorcykler, Vogne o. s. v.; det kommer for øvrigt slet ikke an paa, om det er 20 000, 25 000 eller 30 000, der bliver Tale om her, men lad os blot regne med de 30 000 og regne med,