

faa, er det ganske overflødigt for mig her at minde om. Jeg har endnu et lille Haab om, at vi kan naa til en Ordning, som Strib efter Omstændighederne kan være tjent med.

Det ærede Medlem Hr. Tange mente, at man ikke skulde bygge en ny Station i Middelfart, da man derved vilde forrykke Grundværdierne i Byen. Jeg mener nu nok, vi kom ud over det; jeg tror, det ærede Medlem har noget overdrevent frygt i saa Henseende. Lad mig heroverfor sige det samme, som jeg sagde overfor den højtærede Minister, at Forudsætningen er jo i Virkeligheden, at vi før eller senere skal have et nyt Sporpar fra den nordlige Ende af Broen til Tavlov Station. Derved skabes der nye Muligheder for, at Middelfart Station bliver Fordelingsstation, og vilde det da ikke være rigtigt at overveje Muligheden af at bibeholde den nuværende Linie fra Kavslunde til Middelfart.

Jeg deler altsaa ikke den Opfattelse, det ærede Medlem her har givet Udtryk for, hvorimod det glæder mig, at det ærede Medlem synes at have nogen Forstaaelse af de Vanskeligheder, hvori Strib bliver bragt, hvis Broen kommer, og det giver mig et grundet Haab om, at vi kan naa til en Løsning af dette Spørgsmaal; jeg maa med det samme gøre opmærksom paa, at det ikke alene drejer sig om Strib By, disse 1 200—1 300 Mennesker, men jeg maa bl. a. minde om, at der er et stort Opland til Strib, som er meget tæt bebygget.

Det var dette, jeg havde at sige overfor de Bemærkninger, der er faldet, og jeg skal endnu en Gang paa det varmeste anbefale Lovforslaget til en velvillig og hurtig Behandling i det kommende Udvalg.

**Holstein:** Den Kølighed, hvormed den højtærede Trafikminister stillede sig til Tanken om ogsaa at gøre den planlagte Bro over Lille Bælt til en Vejbro og Færdselsbro, samtidig med at den højtærede Trafikminister saa varmt anbefalede Broen som Jernbanebro, giver mig Anledning til at fremsætte nogle faa Bemærkninger om dette Anlæg, som efter min Formening har Krav paa baade med Hensyn til sin Planlæggelse og med Hensyn til Udførelsen at følges med Interesse fra alle Sider. Det drejer sig simpelt hen om Indretningen af den fremtidige Hovedfærdselslinie mellem Jylland og Øerne og dermed om Tilrettelæggelsen af Vilkaarene for det fremtidige Erhvervssamkvem mellem Landsdelene. Dette er den ene Side af Sagen. Den anden Side er denne, at et Anlæg som det, der her er Tale om, kan, naar det først er ved-

taget, og Arbejdet er sat i Gang, ikke gøres om igen, i hvert Fald kan det kun gøres om igen med uhyre stor Bekostning. Paa andre Omraader kan man, hvis Lovgivningsmagten griber fejl, saaledes at der ikke naas det, der var Hensigten med den paagældende Foranstaltning, ændre eller ophæve eller supplere den paagældende Lov. Det kan man gøre ved Skattelove, det kan man gøre ved en Rottelov, det kan man gøre ved mangfoldige andre Lovgivningsforsamlinger. Der kan man, om jeg saa maa sige, „erfare sig frem“ og derefter indrette sig. Men naar man har vedtaget et Anlæg som dette, saa er Tingene kastede, saa er der ingen Vej tilbage, saa maa man enten blive ved det, man har vedtaget, eller ogsaa, hvis det viser sig, at Forudsætningerne er bristet, gaa til uhyre store Bekostninger. Det er derfor, jeg mener, at et Projekt som dette har Krav paa en særlig Grad af Opmærksomhed, for at der ikke bliver grebet fejl i Starten. Vi maa ved et Anlæg som dette helt og holdent holde os til de Erfaringer, vi hidtil har haft; vi kan ikke „erfare os frem“. Vi maa bygge paa det, vi alt har erfaret. Og viser vore Erfaringer med Hensyn til vore store offentlige Anlæg os ikke i en sørgelig og nedslaaende Grad, hvor stærkt det har skortet paa Forudseenhed ved den ene og den anden Lejlighed, hvor lidt der er regnet med Fremtidsudviklingen? Gang paa Gang har det vist sig, at vi har beregnet for smaat, for snævert, at vi har maattet udvide Foranstaltninger, der, som en af de ærede Talere sagde, i Virkeligheden kun var halve Foranstaltninger, fordi de kun var foretaget med Øjeblikkets Tarv for Øje. Ved et Anlæg som dette er det af største Vigtighed, at det indrettes ikke alene med Nutidens Behov for Øje, men at det først og fremmest indrettes med Fremtidens Behov for Øje. Og derfor mener jeg, at det er berettiget at gøre den højtærede Trafikminister om muligt lidt mere opmærksom paa hele vor kommunikationsmæssige Udvikling i de sidste Aar.

Den højtærede Trafikminister har med fuld Ret peget paa den Udvikling, der for Jernbanevæsenets Vedkommende er sket i Løbet af de sidste 25 Aar. Han har peget paa, hvorledes siden Slutningen af 90-erne baade Person- og Godstrafikken er 3-doblet. Men vil den højtærede Trafikminister ikke ved Siden af give mig Ret i, at Motortrafikken i de samme 25 Aar har undergaaet en Udvikling, som staar fuldt Maal med den Udvikling, der er foregaaet paa det