

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

anden Side har været vist nogen overordentlig Interesse for dette Broprojekt.

Det ærede Medlem omtalte dernæst Spørgsmaalet om Storebæltsbroen, eller rettere sagt den Fodnote, der findes i Bemærkningerne til Finanslovsforslaget, hvorefter man stiller i Udsigt i det kommende Aar at ville søge en Bevilling til Bundundersøgelser i Bæltet. Det ærede Medlem udtalte sig om, hvorvidt det efter hans Mening var klogt at bygge en Bro eller ej, og kom til det Resultat, at det formodentlig ikke vilde være klogt. Spørgsmaalet om Bygning af en Bro over Store Bælt har i de senere Aar jævnlig været rejst, og der er saavel fra Statsbanernes som fra anden Side udarbejdet foreløbige Forslag og Overslag til dette Broanlæg; men fælles for alle disse Forslag er, at de hviler paa et meget skrøbeligt Grundlag, da der indtil nu aldrig er foretaget nogen Undersøgelse af Bundforholdene i Store Bælt. Ganske uanset Broprojektets videre Skæbne maa det derfor anses for ønskeligt og nødvendigt, at man faar et nogenlunde fast Grundlag for med rimelig Sikkerhed at kunne angive, hvor store Udgifterne til et eventuelt Broanlæg vilde blive.

Jeg kan sige det paa den Maade, at det første, der maa ske for at faa den Diskussion, der vil dukke op med Mellemrum, ført ind i det rigtige Leje eller faa den standset, er, at man gør sig klart, om Broen overhovedet kan bygges, om det er muligt paa Grund af Bundforholdene og andre Forhold at bygge den; man ved ikke noget om det, da Bundforholdene overhovedet aldrig har været undersøgt. Derefter maa man afgøre, hvad det vil koste at bygge denne Bro; de Tal, der er stillet op, er jo foreløbig ret kalkulatoriske. Og endelig for det tredje maa man tage Stilling til, om Landet magter denne Opgave, og om de dermed indvundne trafikale Fordele berettiger til at placere saa store Beløb i dette Broarbejde.

Det er Faktorernes Orden. Jeg er ganske enig med det ærede Medlem i, at ingen kan tage Standpunkt til Sagen i Dag. Ingen kan afgøre, om dette Broanlæg kan fremmes eller ikke, simpelt hen fordi vi ikke ved noget om, hvorvidt det er muligt at bygge Broen, hvad det vil koste at bygge den, og hvilke Fordele Broanlægget vil kunne tilføre Samfundet. Derfor har man ment, det vilde være nødvendigt at foretage disse Undersøgelser.

Nu siger det ærede Medlem Hr. Korsgaard, at Sagen bør forinden behandles i

et sagkyndigt Udvalg, og derefter kan man tage op til Undersøgelse det, der her er foreslaaet. Maa jeg spørge det ærede Medlem: Hvorledes vilde dette Udvalg være stillet, naar det skulde raade Regering og Rigsdag uden at have dette Arbejde fra Haanden? Ved de for Lillebæltsbroen i 1922—23 foretagne Forundersøgelser i Bæltet medgik et Beløb paa ca. 100 000 Kr.; da Afstanden fra Kyst til Kyst i en eventuel Brolinie i Store Bælt er ca. 20 Gange saa lang og Vanddybden paa sine Steder betydelig større end ved Lille Bælt, og da der eventuelt maa foretages Undersøgelser i flere Brolinier, vil Udgifterne ved Forundersøgelserne næppe kunne ansættes til et mindre Beløb end 600 000 Kr.

Endelig omtalte det ærede Medlem Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af en hurtigere Overførsel af Lyntogstrafikken over Store Bælt ved Anlæg af fornødne Færgelejer ved Knudshoved og Anskaffelse af specielle hurtiggaaende Færger, der tillige kan tjene til Overførsel af Automobile — det sidste nævnte det ærede Medlem ikke; jeg nævner det her, fordi det var inddraget i Forhandlingerne under Samraadet. Egentlige Forslag og Overslag er ikke udarbejdet, men skønsomt har Statsbanerne anslaaet Udgifterne til disse Anlæg til mellem 15 og 20 Mill. Kr. Udgifterne skulde dække følgende: Anlæg af Banen fra Knudshoved til Nyborg, Færgeleje m. v. og Anskaffelse af det fornødne Færgemateriel.

Med Hensyn til de Fordele, der vil kunne opnaas ved denne Ordning, skal det straks indrømmes, at det under Isforhold i nogle Tilfælde vil være muligt at opretholde Forbindelsen over Bæltet fra Færgestationen ved Knudshoved, hvor det vilde være næsten udelukket at komme ind til Nyborg. Der vil ogsaa kunne blive Tale om nogen Tidsbesparelse. Sejldistancen vil ved Anlægget af de nye Færgelejer reduceres med ca. 6 km; samtidig forlænges Jernbaneforbindelsen med ca. 3,5 km, men denne nye Strækning vil for Tog, der skal standse i Nyborg, kun kunne befares med ringe Hastighed. For de Forbindelser, der overføres med de nye hurtiggaaende Færger, der er beregnet at skulle sejle 18 Knob, vil Gevinsten i Tid i Forhold til den nuværende Færgesart, der sker med 15 Knobs Færger, beløbe sig til 17 Minutter for Tog, der ikke standser i Nyborg, og til ca. 13 Minutter for Tog, der standser her.

Paa Fynssiden vil Driftsudgifterne blive forøget ved Delingen af den nuværende Nyborg Station i en Bystation og i