

10,900,000 Kr., idet vi neppe kan gøre Regning paa, at Priserne i Tiden umiddelbart før Krigen kan lægges til Grund for Arbejdets Udførelse efter Krigen. Til Trods for, at Broen altsaa vil blive betydelig dyrere, end den vilde være blevet i 1910, mener mit Parti, at vi bør have den. Jeg kan ganske slutte mig til det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), som i Gaar sagde, at Færgefarten burde afløses af Broer overalt, hvor det kunde lade sig gøre, fordi Færgefart ikke i Længden kan betale sig i Sammenligning med Benyttelse af en Bro; Færgefart er dyr og tidsspildende. Vi maa ogsaa erindre, at Bygningen af denne Bro kan anses i særlig Grad for et Nationalforetagende, fordi den spiller en saa overordentlig stor Rolle i Trafikken mellem Skandinavien og det sydlige Udland. Det er en nødvendig Betingelse for en hurtig og bekvem Forbindelse med det sydlige Udland, at denne Bro bliver bygget, hvad enten Forbindelsen med det sydlige Udland vedblivende skal gaa over Gedser — Warnemünde, eller den, som man har talt om, skal gaa over Rødby. En god Ting kan vi sige, vi har opnaaet ved denne 6 Aars Udsættelse af Bygningen af Broen, og det er, at vi i Stedet for en Svingbro faar en Løftebro. Ganske vist var der i Lovforslaget i Samlingen 1909—10 Tale om at lave Broen som Løftebro, men Administrationen turde dog ikke anbefale dette, fordi man ikke den Gang havde tilstrækkelige Erfaringer for, hvorledes det gik med Løftebroer. I den Tid, der er hengaaet siden, har man, som det oplyses i Motiverne, prøvet Løftebroer i Amerika, og man har de bedste Resultater derfra. Det vil være af uvurderlig Værdi for Skibsfarten, om vi kan faa en Løftebro i Stedet for en Svingbro, idet en Løftebro vil være langt mindre hemmende for den ret store Skibsfart i Storstrømmen.

Hver Gang Forslag om en Bro over Storstrømmen har været fremme, har jeg gjort mig til Talmand for, at man saa vidt muligt skulde indrette den saaledes, at ogsaa gaaende, cyklende og kørende kunde benytte Broen. Jeg har ikke faaet Medhold fra nogen Side i dette og faar det vel heller ikke denne Gang, det gør jeg mig i alt Fald ikke noget Haab om. Der er nemlig den store Hindring for en saadan Plans Gennemførelse, at denne Løftebro som Regel skal være oppe og kun skal sænkes, naar der skal et Tog over. Havde det været omvendt, saa at den var nede som Regel og kun løftedes, hver Gang der

skulde et Skib igennem, havde der været en betydelig større Chance for at faa gjort Broen til en Gang- og Kørebrot for Sjællands og Falsters Befolkning. Jeg maa formodentlig ogsaa denne Gang som de to andre Gange, jeg har rejst Spørgsmaalet, resignere, og jeg kan nok indse, at for Skibsfarten vil det være en betydelig Fordel, om Broen som Regel er løftet, saa at Skibene kan komme igennem uden væsentlig Hindring.

Den tredie Del af Lovforslaget angaar en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Jeg tror, at alle Partier er enige om, at der bør skabes en ny og forbedret Forbindelse mellem Sjælland og det nordlige Jylland, men om Forbindelsen skal være der, hvor det nu foreslaas, eller, som der har været talt om saa ofte under de senere Aars Forhandlinger her paa Rigsdagen, mellem Refsnæs og Hou eller mellem Sjællands Odde og Djursland, derom er der eller har der i alt Fald hidtil været stærkt delte Meninger. Heller ikke indenfor mit Parti er der Enighed om denne Sag. Der har ogsaa indenfor mit Parti hævet sig Røster for en anden Forbindelse end den foreslaaede mellem Sjælland og Nordjylland. Der er Røster til Fordel for Refsnæs Hou, og der hæver sig Røster til Fordel for Ruten Sjællands Odde — Djursland, og vi maa i det kommende Udvalg se at blive enige om en af disse Ruter. Vi bør gøre vort bedste for, at den Chance, der nu er for at faa en ny Forbindelse mellem Sjælland og det nordlige Jylland, ikke forspildes, saaledes som vi i 1910 forspildte Chancen for en ny Forbindelseslinie mellem Sjælland og Falster, hvad vistnok alle nu fortryder.

Det har undret mig en Del at se, at man foreslaar Ruten Kalundborg—Aarhus. Man har ellers altid tænkt sig, at naar vi skulde have denne Forbindelse, skulde Jernbanen føres ud til Refsnæs, og derfra skulde der være en Færgeforbindelse til et eller andet Punkt i Jylland. Det vilde have sine Fordele dels ved, at man undgik saa lang en Søvej, som en Ordning i Henhold til Lovforslaget medfører, og dels ved, at man undgik Isen i Kalundborg Fjord. Men i Motiverne til Lovforslaget oplyses det, at Udgifterne til Ruten Refsnæs—Aarhus vil blive betydelig større, og det finansielle spiller selvfølgelig en Rolle, som man ikke maa overse. Og da de rejsende skal paa Færgen alligevel, er det vel heller ikke nogen Ulykke, at de kommer til at tilbagelægge det lille Stykke Vej længere paa Færgen og et saa meget