

[Tange.]

havde faaet Flertal for at bygge en Højbro, var Stemningen i Landstinget tilsyneladende langt stærkere for at gaa til at bygge en Tunnel. Kampen var nu atter brændende, men Landstinget afgjorde Spørgsmaalet derhen, at det stemte Storstrømsbroen ud af Jernbaneprojektet, med den Motivering, at da man alligevel ikke paa Grund af de unormale Forhold, paa Grund af Krigstiden, kunde bygge Broen, fordi man ikke kunde skaffe Materiel, foretrak man at lade Storstrømsbroen gaa helt ud af Jernbaneforslaget, og det skete altsaa.

Efter Genforeningen i 1920 glider Storstrømsbroen i Baggrunden, og det bliver da navnlig Forslaget om Lille Bælts Broen, der kommer i Forgrunden. Det er for Resten ganske ejendommeligt — jeg vil gerne lige i Parentes gøre en Bemærkning om dette — at se Forskellen paa den Skæbne, om jeg saa maa sige, de to store Broforslag, Forslaget om Storstrømsbroen og Forslaget om Lille Bælts Broen har haft. Medens Forslaget om Storstrømsbroen har været fremsat her i Rigsdagen Gang efter Gang, men næsten altid i Tider, hvor man, særlig af økonomiske Grunde, ikke har turdet skride til Udførelsen, blev Forslaget om Lille Bælts Broen som bekendt fremsat her i Folketinget i 1924 og gennemført i samme Rigsdagssamling, og det har altsaa haft en betydelig lettere Gang gennem Rigsdagen end Forslaget om Storstrømsbroen. Om det nu ligger i, at Forslaget om Lille Bælts Broen var det vigtigste af de to Forslag, eller det ligger i andre Ting, er vanskeligt at sige, men det er altsaa en Kendsgerning. Man gaar nu i Gang med Lille Bælts Broen, og Storstrømsbroen glider i Baggrunden, og den har saa hvilet, indtil vi nu i dette Øjeblik staar med det tredje Forslag til en Bro over Storstrømmen, det Forslag, som vi behandler her i Dag.

Det foreliggende Forslag gaar jo, som allerede bemærket af Ordføreren for Socialdemokraterne, ud paa, at Storstrømsbroen opføres som en Højbro og som kombineret Jernbane- og Færdselsbro. Det forekommer mig, at der er den Fordel ved det nu, at det sikkert ikke er muligt at rejse den Diskussion, som har præget Forhandlingerne i tidligere Tid, og som navnlig prægede Forhandlingerne her i 1910, nemlig Diskussionen om, hvorvidt det skulde være Højbro eller Lavbro, Diskussionen om, hvorvidt det skulde være Tunnel eller Bro, og endelig ogsaa Diskussionen om, hvorvidt der skulde være en ny Bane til Møn med Bro over de to Vandløb. Denne Diskussion har, fore-

kommer det mig, Udviklingen i Virkeligheden besvaret, jeg tror ikke, det er muligt at rejse en Diskussion paa dette mere. Jeg tror, at man fra alle Sider vil være enig om og maa være enig om, at en Bro over Storstrømmen i dette Øjeblik kun kan tænkes som en kombineret Jernbane- og Færdselsbro. Den Udvikling, der er foregaaet med Motortrafikken i de forløbne Aar, synes jeg gør al Diskussion om en anden Ordning overflødig, og jeg kan ikke undlade at udtale en Anerkendelse af, at Trafikministeren her i dette Tilfælde har gjort Skridtet fuldt ud, og navnlig af, at den højterede Trafikminister har undgaaet at begaa den Fejl, som blev begaaet, da Forslaget om Lille Bælts Broen i sin Tid blev fremsat, nemlig at man ikke tog det hele paa een Gang. Nu foreligger der altsaa et Forslag om en Højbro med enkeltsporet Jernbane og Bane for almindelig Færdsel, og jeg tror, som sagt, det vil vise sig, at det er den eneste rationelle Løsning af Spørgsmaalet. Jeg kan ligesom den ærede Ordfører for Socialdemokraterne sige, at af gode Grunde skal jeg ikke gaa stærkt ind paa den rent tekniske Side af Spørgsmaalet. Det er en Selvfølge, at jeg ikke har Forudsætninger for at bedømme dette, og jeg kan saa meget mere undlade at gøre det, som jeg tror, det vil vise sig, at den rent tekniske Side af Forslaget vil kunne holde. Det forekommer mig, at man med de Erfaringer, man har fra Lille Bælts Broens Bygning, maa sige til Statsbanernes Ros, at de tekniske Enkeltheder og de Projekteringer, der den Gang fremkom, ved en grundig Behandling i Udvalget viste sig at være i Stand til at holde. Jeg viger ikke tilbage for at sige, at naar vi gik til at bygge Lille Bælts Broen efter de Beregninger, der forelaa fra Statsbanerne, var det, fordi det viste sig, at de i enhver Henseende var rigtige. Jeg mener, at man, naar Lille Bælts Broen en Gang er færdig, maa sige, at det er Statsbanerne, der helt og alene har Æren for den rent tekniske Side ved Bygningen af Broen. Og med de Erfaringer, som Statsbanerne har høstet i disse Aar, vil jeg tro, at det i alt væsentligt vil vise sig, at de Beregninger, der ligger til Grund for Forslaget om Storstrømsbroen, i det store og hele vil kunne holde. Hvorvidt det i alle Enkeltheder er det bedst mulige Forslag, vil det være naturligt at komme nærmere ind paa i et Udvalg, f. Eks. vil et Udvalg lettere kunne undersøge, hvorvidt de Vejforbindelser, der foreslaaet, er de absolut rigtige, og det samme gælder med Hensyn til Forslaget om at opføre en Bane-