

En saadan Trafik kan Hængefærgen imidlertid ikke bestride, og Resultatet vil blive, at Landevejstrafikken vil undlade at benytte Anlægget, der derfor ikke vil faa en Kundekreds, som kan betale Forrentning og Amortisation. Trafikken vil blive ved at søge til de 2 private Færgeselskaber, der derfor vedblivende vil bestaa og med stort Held kan optage Konkurrencen med Hængefærgaanlægget. Denne Konkurrence vil give sig Udslag i en Takstkrig, som gør enhver Tanke om Forrentning og Amortisation af Hængefærgaanlægget illusorisk.

Vi nævnte ovenfor, at Argumentationen for Anlægget af en Færdselsbro ikke findes i Forslaget, men maa søges i den Tale, hvormed Ministeren ledsagede Forslagets Fremlæggelse i Folketinget. Vi maa derfor tillade os at benytte et af Ministerens Argumenter, som i sig selv rummer alt, hvad der behøver at siges. Ministeren udtalte nemlig, at *Spørgsmaalet om en Vejbro er et Spørgsmaal af almindelig Samfundsinteresse*, og Ministeren tilføjede, at Spørgsmaalet om en Jernbanebro er et Spørgsmaal ikke blot af almindelig Samfundsinteresse, men ogsaa af speciel Baneinteresse.

Naar man nu saa stærkt har fremdraget de specielle Motorinteresser i en Vejbro, saa kan vi, idet vi protesterer herimod, ikke andet end i eet og alt slutte os til Ministerens Synspunkt: Det er Samfundets Interesser, der kræver Anlægget af en Vejbro, og ikke specielle Motorinteresser. Anerkendes dette Synspunkt som rigtigt, og vi kan for vort Vedkommende ikke indse andet end, at det er rigtigt, saa maa og bør endvidere Omkostningsspørgsmaalet i det hele taget og Kravet om Forrentning og Amortisation ses ud fra et andet Synspunkt.

Saa vel Statsbaneanlægene som Landevejene er Samfundsværdier, der ikke udelukkende kan betragtes ud fra det Synspunkt, at de skal kunne forrente og amortisere de i dem bundne Kapitaler. Bane og Landevejene er uundværlige Samfundsgoder. Banenettets og Vejnnettets Tæthed og Beskaffenhed er et stærkt Udtryk for Samfundets kulturelle og økonomiske Udvikling, og saavel Banenettet som Vejnettet medvirker i allerhøjeste Grad til Fremme af den økonomiske Udvikling i Landet. Jo bedre Samfærdselsmidler og jo bedre Forbindelser der findes i vort af Naturen saa stærkt udstykkede Land, desto bedre økonomiske Vilkaar skabes der for Landets Befolkning. Nu er Forholdet jo det, at Samfundet ved mange Lejligheder ogsaa anvender betydelige Kapitaler uden at forvente, at disse skal komme tilbage paa den ene eller den anden Maade. Vi skal i saa Henseende blot tillade os at henvise til de Beløb, der anvendes til Uddybningsforetagender i vore Farvande til Fremme af Skibsfarten.

Paa lignende Maade forekommer det os, at man ogsaa bør se paa Spørgsmaalet om en Færdselsbro over Lille Bælt. En saadan Bro vil blive af saa stor samfundsmæssig Betydning, at de Udgifter, der er forbundet med dens Anlæg, Vedligeholdelse og Administration, til fulde vil opvejes ved den Impuls, der derigennem tilføres Erhvervslivet. Der skabes gennem den nye og store Muligheder for at gavne Vareudvekslingen og i det hele al Transport ad Landevejene mellem vore Landsdele.

Med Hensyn hertil skal vi kortelig henvise til den overordentlige Betydning, som Transporten paa Landevejene særlig med Lastmotorvogne har faaet i de sidste Aar. Vi ved særdeles vel, at man fra enkelte Sider endnu betragter dette som en vore Baner paaført alvorlig Konkurrence. Vi kan ikke anerkende Rigtigheden heraf. Vi mener tværtimod, at Transporten paa Landevejene med Motorkøretøjer er blevet et ganske nødvendigt Supplement til Transporten ad Bane og paa Skib. De Transportmidler, hvorover vort Erhvervsliv raader, er blevet forøget med et nyt, der paa Grund af sin Bevægelighed er af stor Kapacitet. Sammen med de gamle skaber de Muligheder og Betingelser for en økonomisk Udvikling, som man ikke har drømt om for en Menneskealder siden. Vi nærer da ogsaa den Tro, at vort Syn paa Motorkørselen i Forhold til Baneerne efterhaanden vil vinde Indpas overalt og derigennem udrydde mange Fordomme.

Imidlertid er vi ganske paa det rene med, at der naturligvis maa anvises Udveje for at tilvejebringe de Midler, der er nødvendige for Anlægget af en Færdselsbro i Tilslutning til Jernbanebroen, hvad enten man nu vælger et af de af Statsbanernes Ingeniører udarbejdede Forslag eller et andet. Holder vi os til det dyreste af Statsbanernes Forslag, vil det altsaa dreje sig om at fremskaffe ca. 10 Mill. Kr. Vi skal da fremsætte den Tanke til Overvejelse, om man ikke kan fremskaffe dette Beløb gennem den nuværende Motorafgift. Denne var i sin Tid paa Grundlag af Vejautoriteternes Krav beregnet til at skulle indbringe aarlig 7,2 Mill. Kr. til Anvendelse paa Vejene. Stigningen i Motortrafikken har imidlertid bevirket, at Provenuet af Motorafgiften allerede i 1922—23 ifølge Statsregnskabet er 8,3 Millioner. Der er ingen Grund til at tro, at denne Stigning