

geringen ikke har set sig i Stand til at imødekomme dette Krav. Jeg har fremskaffet nogle nøjagtige Oplysninger om Trafikken over Lille Bælt sidste Aar, og jeg maa her sige, at naar der i Bemærkningerne til Lovforslaget staar, at der antagelig er overført over Lille Bælt ca. 20 000 Motorkøretøjer og andre Køretøjer, og at Banechef Flensborg senere har udtalt, at dette Tal var alt for højt, idet det i Virkeligheden laa omkring ved 17 000, saa har jeg med Interesse set disse Tal, idet jeg ved, hvor stor Overførselen af saadanne Køretøjer har været i indeværende Aar. Jeg har skaffet mig nøjagtige Oplysninger over Trafikken fra 1. Januar 1923 indtil 1. November, altsaa for de 10 første Maaneder af indeværende Aar. I den Tid er der overført 18 840 Automobileer, 410 Lastbiler, 200 Hestekøretøjer og 2 804 Motorcykler, i alt 22 259 Motor- og Hestekøretøjer er overført alene af Middelfart Dampskibsselskab, altsaa betydelig mere end de 20 000 Motorkøretøjer aarlig, der tales om i Bemærkningerne til Lovforslaget, og et langt højere Tal, end Banechef Flensborg nævnte forleden Dag. Men dertil kommer endvidere, at private Folk ved Middelfart har overført ca. 3 000 Motorcykler. Og saa har jeg endda ikke medregnet 5 000 Biler og Lastvogne og ca. 100 Hestekøretøjer og ca. 500 Motorcykler, som er overført af den private Motorfærge mellem Strib og Fredericia. Hvorvidt en Del af denne Færdsel vil blive ledet over Lille Bælts Broen, afhænger selvfølgelig af den Skæbne, som bliver Strib til Del.

Hvad viser nu disse Tal? De viser, naar man sammenligner dem med Oplysningerne i Lovforslagets Bemærkninger, at Trafikken over Lille Bælt er stærkt stigende i de senere Aar, og at det vilde være i Strid med Udviklingen, hvis man nu, naar man bygger en Jernbanebro, ikke samtidig vilde bygge en almindelig Færdselsbro. Det er min Opfattelse, og jeg kan tilføje ogsaa det Partis Opfattelse, som jeg har den Ære at repræsentere ved denne Lejlighed. Fra alle Sider er man sikkert enig om det ønskelige i at faa en saadan kombineret Jernbane- og Færdselsbro, men Enigheden slipper som bekendt op, saa snart man kommer til at tale om den finansielle Side af Sagen, paa Grund af, at man ser dette Forhold paa en forkert Baggrund. Man er tilbøjelig til at anstille Betragtninger over, hvorvidt en almindelig Færdselsbro kan forrente sig i Forhold til Jernbanebroen. Nu er det en given Ting — det kan man se af selve Lovforslaget —

at medens Jernbanebroen regnes for at blive en god Forretning, mener man ikke, det samme vil blive Tilfældet for Færdselsbroens Vedkommende. Saa ræsonnerer man som saa: Vi tager Jernbanebroen, men lader være at tage Færdselsbroen. Dette forekommer mig at være forkert. Hvis man vil naa til et rigtigt Resultat, maa man afveje de Fordele og de Mangler, som der er ved det nuværende Færagesystem, mod de Fordele og Mangler, som der vilde være ved en kombineret Jernbane- og Færdselsbro. De to Ting maa sammenlignes med hinanden, og saa bliver Resultatet et ganske andet. Efter Bemærkningerne til Lovforslaget vil Jernbanebroen i Sammenligning med det nuværende Færagesystem betyde en Driftsbesparelse paa i alt 2,4 Mill. Kr. aarlig, medens en almindelig Færdselsbro vil forøge Udgifterne ved selve Broanlægget med ca. 6 Mill. Kr. Lad os nu tænke os, at Forrentningen af Færdselsbroen meget højt regnet vil formindke Driftsbesparselsen med ca. 0,4 Mill. Kr. Det vil med andre Ord sige, at den reelle Besparelse vil blive ca. 2 Mill. Kr. Altsaa, hvis vi bygger Broen som en kombineret Jernbane- og Færdselsbro, vil der blive en aarlig Driftsbesparelse, sammenlignet med det nuværende Færagesystem, paa ca. 2 Mill. Kr. Naar vi dernæst tager Hensyn til den uhyre Betydning for hele vort Erhvervsliv, som Lille Bælts Broen vil faa, synes jeg, det er saare let at tage Stilling til Spørgsmaalet.

Jeg har her peget paa enkelte Ting, som jeg kunde ønske anderledes. Men som jeg sagde til at begynde med, er det mit Haab og mit Ønske, at de forskellige Anskuelser, som uvægerlig vil komme frem under Sagens videre Forløb, alligevel vil være af en saadan Beskaffenhed, at de kan samles til en Enhed, saaledes at Lovforslaget kan blive vedtaget i indeværende Rigsdagssamling og Broen blive en Kendsgerning. Det store Spørgsmaal, som drøftes i disse Dage, ikke alene her inde i den høje Rigsdag, men ogsaa ude omkring i Befolkningen, i Erhvervslivet, er det, hvorvidt det vil lykkes at føre Lovforslaget om Lille Bælts Broen frelst igennem begge Rigsdagens Ting. Det er jo ikke let at sige, hvorvidt det vil kunne lykkes, men een Ting kan jeg sige, og det er, at der har dog ogsaa været Tider i vort Lands og vort Folks Historie, hvor det var den sunde Fornuft, der sejrede. Jeg vil altsaa haabe, at det bliver den sunde Fornuft, der sejrer i denne Sag, saaledes at Lovforslaget kan