

jernbanemæssige Omraade? Hvis vi blot ser tilbage paa de sidste 20 Aar indtil 1903, da er det jo saaledes, at man fra at have ingen eller kun nogle ganske faa, daarligere Automobiles her i Landet nu har i Tusindvis baade af Personautomobiles og af Gods- og Lastautomobiles. Dersom en saadan Udvikling fortsættes og fortsættes efter den Linie, den er inde i, vilde det efter min Formening være fuldkommen urimeligt, om man saa bort herfra ved Anlægget af den kommende Lille Bælts Bro. Det er, som en af de ærede Talere har gjort opmærksom paa, nødvendigt, naar man drøfter Trafikforholdene i Danmark, at regne med Landets geografiske Beskaffenhed; Ingeniørerne kan til en vis Grad afbøde Ulemperne herved; men de kan ikke ophæve dem. Der findes vel neppe noget Land i Europa, der er daarligere egnet til Jernbaner og bedre egnet til Motordrift end netop Danmark, fordi det er et lille Land, bestaaende for største Delen af større og mindre Øer; med andre Ord, Afstandene er korte, det vil sige: Landet egner sig daarligt til rentable Jernbanelinier, men kan udmærket anvendes til Motordrift, og det kan det saa meget mere, som Terrænet ved sin Beskaffenhed — som det Lavland, det er — er udmærket egnet til Motordrift. Dertil kommer endvidere, at paa Grund af Landets Beskaffenhed som Øland foregaar en stor Del af det erhvervmæssige Samkvem som Kystfart paa Skibe. Naar saaledes hele vort Jernbanevæsen betaler sig saa daarligt, som det gør, er Fejlen utvivlsomt ikke alene og maaske ikke en Gang først og fremmest uheldige trafikpolitiske Spekulationer fra de forskellige Regeringers Side, men det hidrører simpelt hen fra Landets geografiske Natur og Beskaffenhed, som gør Landet til et udpræget Motordriftsland og til et daarligt Jernbaneland, og jeg kunde meget vel tænke mig, at hvis Udviklingen fortsættes i det Spor, hvori den nu er inde, vil Staten om 20 Aar være akkurat lige saa motorinteresseret, som den nu er jernbaneinteresseret. Det er i hvert Fald en Mulighed, som ingen ansvarlig Trafikminister ved et Anlæg som det, der her er Tale om, kan se bort fra. Naar Spørgsmaalet er, om en Bro som denne skal gøres ensidigt til en Jernbanebro eller tillige skal indrettes saaledes, at den enten med det samme bliver en Vejbro eller i hvert Fald anlægges saaledes, at den med overkommelig Bekostning kan gøres til Vejbro, maa enhver Trafikminister, enhver trafikinteresseret med største Interesse have Opmærksomheden

henvendt paa Muligheden af at gøre Broen til en Vejbro. Naar dette kan gøres med saa smaa Midler, som her er Tale om — det drejer sig, saa vidt jeg forstaaer, kun om 6½ Mill. Kr. —, vilde det dog være absurd, om man af Hensyn hertil skulde afskære Muligheden for at gøre denne Bro til en Vejbro og dermed gøre et maaske uopretteligt eller meget vanskeligt opretteligt Skaar i vor fremtidige trafikmæssige Udvikling. Det er jo ikke over Pengeanbringelser fra Statens Side til Anlæg af denne Beskaffenhed, at Skatteborgerne har Grund til Klage; nej, det er paa helt andre Omraader, det er Dispositioner af helt anden Art fra den højtærede Regerings Side, der kan give Skatteborgerne Anledning til Klage, og jeg tror, at kun ganske intetsigende Kredse i Landet vil føle sig brøstholdne ved, at en Bro som denne, samtidig med at den anlægges, bliver indrettet saaledes, at den kan gøres til Vejbro. Det er uden Tvivl Fremtidens trafikmæssige Udvikling, det her gælder, og jeg er vis paa, at hvis Udviklingen fortsættes i det Spor, den er inde i nu, vil Staten blive lige saa nødt til at være motorinteresseret, om 20 Aar, som den nu er jernbaneinteresseret, og vilde det saa ikke være i høj Grad beklageligt, hvis vi havde afskaaret denne Udvikling? Man regner jo med, at alene Anlægget af denne Bro vil tage et Tidsrum af 6—10 Aar. Lad os sige, at det kommer til at være 8 Aar, inden den staaer færdig, saa vilde det kun være 12 Aar tilbage af de 20. Altsaa kun 3 Rigsdagssamlinger, efter at Broen var færdig, vilde Rigsdagen være nødt til at tage Spørgsmaalet om en Motorforbindelse mellem Jylland og Øerne op, og da under saadanne Forhold, som fremkom ved, at man havde afskaaret denne Bro fra at blive en Vejbro. Jeg tror derfor, at hvis Rigsdagen vil antage Planen om at indrette denne Bro saaledes, at den kan gøres til Vejbro ved Siden af at være Jernbanebro, saa har Rigsdagen paa den ene Side givet vort forsømte og vanrøgtede Erhvervsamfund, hvad dets er, og den højtærede Statsministers daarlige Finanser, hvad deres er.

J. Jacobsen: Jeg skal nøjes med at henvende nogle enkelte Bemærkninger til den højtærede Trafikminister. Dette kan jeg saa meget lettere gøre, som de ærede Ordførere har takket Trafikministeren for de glatte Lag, han gav mig. Jeg maa allerførst anerkende den smukke Maade, hvorpaa den højtærede Minister søger at tage sine Embedsmænd og Sagkundskaben