

jydske Landsdele. Jeg føjer dertil, at den ogsaa kan faa stor Betydning med Hensyn til hele Trafikken til vort sydlige Naboland.

Som det vil være ærede Medlemmer bekendt, er der for faa Dage siden indbragt et Andragende fra 543 Foreninger og Institutioner for Industri, Handel, Haandværk og Landbrug om, at Lille Bælts Broen maa blive en almindelig Færdselsbro. Jeg vil sige et Par Ord om dette Spørgsmaal, for jeg tror, at ogsaa dette Spørgsmaal er af overordentlig stor Interesse. Naar saa mange Foreninger, som der her er Tale om, har beskæftiget sig med Spørgsmaalet, vidner det om, at der er et almindeligt Ønske om at faa Broen bygget; men det vidner tillige om, at der er et meget stærkt udtalt Ønske om, at der ved Siden af Jernbanebroen maa blive en almindelig Færdselsbro, som man kan færdes over med Biler, og som ogsaa gaaende kan spadseres over. Jeg vil tro, at Fundamenterne væsentlig vil blive de samme, om Broen bygges baade til Færdsel og til Jernbanen, eller om den bygges alene til Jernbanen. Paa den anden Side er jeg klar over, at Statsbanerne ikke er særlig interesserede i, at der bliver en Færdselsbro ved Siden af Jernbanebroen; de har kun de specielle Interesser, der vedrører Statsbanevæsenet, og det er naturligt, at de ikke har nogen Forkærlighed for de mange Biler, som er blevet stærkt konkurrerende overfor Banerne og skader disse meget. Men den højtærede Minister for offentlige Arbejder og Rigsdagen kan naturligvis ikke se alene paa, hvad der er i Statsbanernes Interesser, man maa ogsaa se paa, hvad der tjener hele Samfundet, og jeg vil være af den Mening, at det vil være af overordentlig stor Betydning, om man kan overføre faa en for alle Transportmidler brugelig Færdselsvej over Lille Bælt. Jeg henstiller til den højtærede Minister for offentlige Arbejder at tage dette Spørgsmaal op til velvillig Overvejelse og gøre det til Genstand for nærmere Undersøgelser med Hensyn til Bekostningerne, inden et Forslag kommer til at foreligge her i Rigsdagen, saaledes at Rigsdagen i hvert Tilfælde kan komme til at tage Stilling til hele Spørgsmaalet.

Den Kommission, der blev nedsat til Overvejelse og Undersøgelse af Spørgsmaalet om de sønderjydske Jernbaner og med Hensyn til en eventuel Nedlæggelse af nu bestaaende Baner og Anlæg af nye Baner, har afgivet Betænkning, men endnu foreligger der ikke Forslag fra Rigsdagen med Hensyn til Bygningen af nogle af disse Baner. Jeg vil gerne henstille til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, at i

hvert Tilfælde Forbindelsesbanerne mellem det gamle Land og de sønderjydske Landsdele hurtigst muligt bliver bygget. En Forlængelse af Kolding—Taps-Banen til Kristiansfeldt samt en Ombygning af Banen fra Kristiansfeldt til Haaderslev synes at være i høj Grad paakrævet, og det bør være en af de første Baner, der bygges. Endvidere vil jeg nævne Banen Vejen—Skodborg og Rødding—Gram, det er ogsaa en af de Baner, der i høj Grad tiltrænges af Hensyn til en bedre Tilknytning fra Byerne dernede til det gamle Land. Men ogsaa de øvrige Baner, som er foreslaaet fra Kommissionens Side, er af Vigtighed.

Det ærede Medlem Hr. Sundbo og jeg har i Kommissionen foreslaaet, at de Baner, der bygges i de fattige Egne, skulde bygges som Statsbaner. Det har Kommissionsflertallet ikke villet være med til. Det ejendommelige er, at man fra Statsbanernes Repræsentanters Side gør gældende, at naar man bygger Baner, er det meget dyrere at bygge dem som Statsbaner end som Privatbaner. Naar man bygger Statsbaner, skal det være en bestemt Type, der skal bygges, saa kan man ikke bygge dem ganske lette og billige, som naar man bygger Privatbaner. Ligeledes siges det, at Driften af Statsbaner er betydelig dyrere end Driften af Privatbaner. Jeg erkender, at jeg har ondt ved at forstaa, at man ikke skulde kunne bygge Baner for Statens Regning af samme Type som de Privatbaner, man bygger, og jeg kan heller ikke forstaa, hvorfor man ikke skulde kunne drive Banerne ligesaa billigt, som Privatbaneselskaberne kan.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at vi har sørgelige Eksempler paa i Kolding, at det at drive Privatbane ikke altid er saa ganske billigt. Vi har nogle Baner, som har givet Underskud i de senere Aaringer. For Eks. har Kolding—Egtved-Banen i de senere Aar givet 80—90 000 Kr. i Underskud aarlig, og deraf maa Kolding By betale 47—48 pCt. Under Krigen, da disse Baner ikke kunde bære sig, henvendte Selskaberne sig ganske naturligt til Staten, som havde været med til at bygge dem, og anmodede den om at være med til at bære det Driftsunderskud, der vilde blive. Men det nægtede man fra Statens Side. Amterne sagde, at de vilde bære et Tilskud, der svarede til deres Andel i Banernes Anlæg, og Resten maatte saa de Kommuner, som havde Berøring med Banerne, afholde i Forhold til det Bidrag, de havde givet til deres Anlæg. Jeg finder, at dette Forhold er uretfærdigt. Jeg siger f. Eks., at nu bor der en Kreds af Mennesker