

Bidrag til Fremme af vort Lands Samfærdselsmidler og Jernbanernes Konkurrence-muligheder.

Jeg skal med disse Udtalelser anbefale det foreliggende Lovforslag til en velvillig og hurtig Behandling, og jeg kan tilsige baade en loyal og saglig Forhandling fra Socialdemokratiets Side.

**Carlsen-Skiødt:** Jeg vil gerne begynde med at udtale en Anerkendelse af, at den højtærede Trafikminister har fremsat dette Lovforslag, thi det viser en Forstaaelse af Tidens Krav, og det viser tillige et Frisyn i det Spørgsmaal, som har været saa stærkt fremme, hver Gang Lille Bælts Broen har været til Behandling, nemlig Forholdet mellem Baneinteresser og Samfundsinteresser. Da Lovforslaget om Lille Bælts Broen, Jernbanebroen, i 1923—24 var til Behandling i dette høje Ting, var jeg en af det lille Mindretal — et ret lille Mindretal —, som dels her i Tinget og dels i Udvalget, udtalte sig for en Færdselsbro. Jeg gjorde det den Gang ud fra Synspunktet: Danmarks Fremtid, idet jeg troede, at det danske Folk havde Evne til at arbejde sig frem, og at Udviklingen nu stod for Døren; og ud fra ogsaa den Betragtning, at Tid er Penge, og at det var Penge, som Landet trængte til, vovede jeg den Gang at give min Tilslutning til en Færdselsbro i Forbindelse med en Jernbanebro. Vi forhandlede den Gang forud for Vedtagelsen om, hvorvidt vi havde Raad til at bygge Broen — det forekommer mig for Resten, at vi ogsaa med god Grund kunde have forhandlet, om vi havde Raad til at lade være. Jeg maa sige, at naar det den 19. Marts 1924 i begge Rigsdagens Ting var vedtaget, at der skulde bygges en Jernbanebro, at Fyn og Jylland skulde forbindes med denne mægtige Bro, maatte det rigtig nok være en Selvfølge, at der ogsaa en Gang maatte komme en Færdselsbro. Jeg udtalte i min sidste Tale den Sag angaaende i Marts Maaned 1924, at jeg forventede, at inden Jernbanebroen var bygget færdig, vilde Kravet om Færdselsbroen blive saa stærkt i Befolkningen, at ogsaa Færdselsbroen vilde blive bygget. Dette Tidspunkt synes nu at være kommet tidligere, end jeg havde ventet. Under Forhandlingerne i 1923—24 var Spørgsmaalet — jeg nævnte det, men der var ingen Tal fremme —, hvilken Merudgift det vilde medføre, hvis begge Broerne ikke blev bygget samtidig. Nu foreligger der en Opgørelse, der viser en Merudgift paa 3½ Mill. Kr., hvis man ikke bygger Færdselsbroen paa samme Tid som Jernbanebroen. Og det forekommer mig, at

den Merudgift bør Skatteyderne i Danmark fritages for. Som sagt, jeg troede paa Udviklingen ogsaa paa Automobilomraadet, som jo er en Gradmaaler for Dygtigheden indenfor det danske Folk. Jeg troede paa, at denne Udvikling vilde fortsætte, og det viser sig, at jeg har haft Ret. Det blev den Gang opgivet, at der — i 1922 maa det have været — var ført 15 000 Automobile over Bæltet. Det sidste Aar er der efter de foreliggende Oplysninger ført ca. 70 000 Automobile over Lille Bælt, og jeg er af den Tro, at dette Tal vil stige. Derfor forstaaer jeg saa godt, at Befolkningen kræver Færdselsbroen bygget.

Under Forhandlingerne her i Tinget i 1923—24 kom, som sagt, ogsaa Spørgsmaalet Jernbaner kontra Automobile gentagne Gange frem, og der blev anført som Begrundelse for, at Færdselsbroen ikke kunde være tjent med at bygge ogsaa en Færdselsbro, dels vilde Jernbanerne saa konkurrere med sig selv, dels var det ikke Jernbanernes Sag at sørge for en Færdselsbro for Automobile. Denne Betragtning forekommer mig ikke at være ganske rigtig. Statens Jernbaner giver som bekendt Aar efter Aar et meget betydeligt Underskud, jeg tror derfor ikke, man har Ret til at sige, at det er Banerne, der bygger Lille Bælts Broen, da man som bekendt ikke kan bygge ret meget for et Underskud, og det vil altsaa heller ikke være Jernbanerne, der kommer til at bygge Færdselsbroen. Nej, det er Befolkningen, der bygger Jernbanebroen, og naar den ønsker ogsaa Færdselsbroen, tror jeg, det er rigtigt, som den højtærede Trafikminister her har gjort, at fremsætte det foreliggende Lovforslag. Jernbanerne saavel som Automobile, Ruteautomobile og Lastautomobile, skal være til Befolkningens Bekvemmelighed, og jeg kan ikke se anden Vej for Jernbanerne at gaa, end at de maa prøve at tage Konkurrencen op. Ordføreren for Socialdemokratiet, det ærede Medlem Hr. Bjerring, var ogsaa inde paa dette Spørgsmaal og nævnte, hvilke betydelige Kapitaler der var bundet i Jernbaneanlægene, og det er rigtigt. Men jeg kan ikke se andet end, at den eneste Udvej for Banerne, som sagt, er at prøve at tage Konkurrencen op. Og det har jo vist sig saa heldigt, at der er f. Eks. private Jernbaner, der har Evne til at tage Konkurrencen op. Vi kender det paa Fyn. Det ligger maaske i Administrationen, det ligger maaske i, at den vedkommende Mand, der har den øverste Ledelse af Administrationen, ikke blot har haft en heldig Haand,