

slaget foreslaar det, idet jeg dog, som jeg har sagt, ikke vil holde mig strengt til, at Betalingen skulde ske i Form af en Gummi-afgift, og heller ikke til det foreslaaede Aaremaal, men udtaler min Villighed til Forhandling med Udvalget, væsentlig paa Basis af, at Udgiftsbeløbet dækkes ved en Automobilafgift i en passende Aarrække, og at Henlæggelserne dertil allerede foregaar fra næste Finansaar, saaledes at der ikke i nogen større Grad skal paalægges Skatteyderne her i Landet Skatter til Bygningen af en saadan Færdselsbro.

Med disse Udtalelser anbefaler jeg paa ny Lovforslaget til velvillig Behandling i det Udvalg, som jeg forstaaer skal nedsettes til Behandling af det.

Tange: Efter at den højtærede Trafikminister nu har udtalt sig saa udførligt om Lovforslaget, kan jeg indskrænke mig til nogle faa Bemærkninger. Det er jo sjældent, at en Minister har mødt saa mange Lovord, kan jeg vel godt sige, i Anledning af Fremsættelsen af et Lovforslag, som Tilfældet er her. Med Undtagelse af en ganske enkelt Taler har alle Talere udtalt varm Anerkendelse af, at Ministeren har fremsat Lovforslaget. De har maaske gjort det ud fra noget forskellige Betragtninger; et æret Medlem, det ærede Medlem Hr. Ulrich, har gjort det saaledes, at han takkede Ministeren for Fremsættelsen af Lovforslaget, fordi Ministeren derved bidrog til at borttage det, som det ærede Medlem kaldte det molboagtige ved Loven af 1924 om Anlæg af en Jernbanebro over Lille Bælt. Nu kan man selvfølgelig hæve sig saa højt op, at man kan betragte det; der den Gang foregik, som molboagtigt — det skal jeg nu ikke indlade mig i Diskussion med det ærede Medlem om —, men naar det ærede Medlem Hr. Ulrich alligevel fremstiller sig som en varm Tilhænger af Broanlægget og navnlig, efter hvad jeg forstod, som en ivrig Talsmand for de motorkørendes Ret i dette Tilfælde, vil jeg sige til det ærede Medlem, at han maa ikke glemme, at hvis vi ikke havde vedtaget Loven i 1924 i den, for at bruge det ærede Medlems Udtryk, molboagtige Skikkelse, den fik, havde vi ikke i Dag haft dette Lovforslag om en Færdselsbro liggende paa Tingets Bord. Jeg viger ikke tilbage for at sige, at det i 1924 vilde have været ganske ugørligt at gennemføre Lovforslaget om Lille Bælts Broen, hvis vi havde fastholdt Kravet om Vejbroen, og det, at et Flertal her i Tinget tog det, som var gennemførligt, og derved banede Vejen for det, vi staaer overfor nu,

kan det ærede Medlem godt kalde molboagtigt, men jeg føler mig overbevist om, at mange har en helt anden Opfattelse og ser det kloge i det Standpunkt, man da tog.

Flere ærede Talere har været inde paa, at den Sag, vi her beskæftiger os med, er et Samfundsspørgsmaal. Navnlig har det ærede Medlem Hr. Steen stærkt betonet, at det var ikke et Spørgsmaal, der direkte vedrørte Automobiltrafikken, men et Samfundsspørgsmaal, og at det maatte løses som et saadant. Nu tror jeg, at det tidt er meget vanskeligt at skelne mellem, hvor langt Samfundsinteresserne naaar, og hvor de private Interesser begynder. Det vil der sikkert altid være delte Meninger om, og jeg skal naturligvis ikke benægte, at der kan være visse Samfundshensyn i dette Forhold som i saa mange andre. Men jeg tror alligevel, man bliver nødt til at indrømme, at naar Talen er om at bygge denne Færdselsbro, drejer det sig dog mere om private Interesser end om Samfundsinteresser.

Jeg vil gerne i denne Forbindelse henviser til, hvad det er, der har gjort, at vi i dette Øjeblik staaer overfor Spørgsmaalet om at bygge en Færdselsbro. Det er jo langt fra første Gang, vi her i Rigsdagen diskuterer disse Spørgsmaal. De har været diskuteret mangfoldige Gange i Aarenes Løb. Som Ordfører for Lovforslaget om Lille Bælts Broen i 1924 kunde jeg henviser til, at det da netop var 40 Aar siden, at Spørgsmaalet om en Lille Bælts Bro første Gang rejstes. Jeg omtalte udførligt, hvorledes man, navnlig i Aarhundredets Begyndelse, beskæftigede sig stærkt med Tanken om at bygge en Lille Bælts Bro. I 1899 førtes her i Tinget en flere Dages Forhandling om Bygningen af en saadan, og det er ejendommeligt at se, at den Gang var der i Virkeligheden ikke en eneste, der tænkte sig, at Broen ogsaa skulde være en Færdselsbro. Hvis man i Aarhundredets Begyndelse havde ført Tanken om at forbinde Jylland med Fyn ved en Bro ud i Livet, var Broen utvivlsomt blevet en Jernbanebro, og der vilde efter min Mening ikke have hævet sig nogen Røst for ogsaa at bygge en Færdselsbro. Paa det Tidspunkt erkendtes det selvfølgelig fra alle Sider, at en Jernbanebro var fuldt tilstrækkelig til at løse den Opgave, som man stillede.

Hvad er nu Grunden til, at man i dette Øjeblik staaer anderledes til Spørgsmaalet? Ja, det er jo ikke i og for sig, fordi Samfundshensyn som saadanne kræver Bygningen af en Færdselsbro, men ene og alene af den Grund, som vi ikke kan komme udenom, at Automobiltrafikken i Løbet af