

Samfundets økonomiske Eksistens. Jeg forstaar saa godt, at der her i Tinget var Medlemmer, som havde Betæneligheder ved paa dette Tidspunkt at anbefale Broen paa Grund af de økonomiske Forhold i al Almindelighed, men jeg maa føje til, at jeg er noget forundret over, at der, da der viste sig Flertal i Rigsdagen for Broen, ikke samtidig kunde skaffes et Flertal for den forholdsvis lille Tilbygning som hedder Vejbroen. Imidlertid har Automobiltrafikken jo været i rivende Udvikling. I 1923 blev der f. Eks. overført 15 000 Motorkøretøjer fra Jylland til Fyen og omvendt; det er det Tal, som den Gang blev oplyst; men i 1925 er dette Tal steget til ikke mindre end 60 000. Jeg maa sige, at Udviklingen er gaaet langt hurtigere, end jeg havde turdet regne med. Jeg kunde tænkte mig, at der ogsaa blandt ærede Medlemmer her i Tinget er foregaaet en Udvikling, som noget har ændret deres Syn paa denne Sag. Naar en Rigsdagsmand under Forhandlingen i 1923 udtalte, at der maaske om 25 Aar kunde blive Brug for en Vejbro, saa har denne Mand vistnok regnet forkert; der vil forhaabentlig blive stærkt Brug for denne Bro, allerede inden man kan naa at faa den bygget. Heldigvis blev der i sin Tid foretaget to væsentlige Ændringer i det forelagte Broforslag, inden dette færdiggjordes her fra Rigsdagen. For det første forsvandt den paatænkte Hængebro, og dernæst vedtoges det at gøre Bropillerne saa brede, at Færdselsbroen senere kunde tilbygges, uden at Pillerne skulde ombygges; især den sidstnævnte Foranstaltning var praktisk og fornuftig, da der derved vilde spares en senere nødvendig Udgift. Men var det saa ikke klogt at gøre Skridtet helt ud for at undgaa om nogle Aar — og det vil jo komme — at faa en endnu mere unødvendig Udgift? Det Andragende, der i de sidste Dage er indsendt til den høje Regering fra 130 Organisationer med over 100 000 Medlemmer, lader sig sikkert ikke vedblivende afvise, og Broen vil før eller senere blive til Virkelighed.

Under Sagens Behandling her i Tinget i 1923 blev der fra flere Sider fremført tilsyneladende vægtige Begrundelser for ikke den Gang at medtage Vejbroen, men jeg tror, man har Lov til at sige, at mange af disse Udtalelser allerede nu er forældede; Tiden er her løbet hurtigere end Tanken. Mens Banetrafikken er i aftagende, i alt Fald forholdsvis, er Automobiltrafikken i stadig Udvikling, og Regeringen og Rigsdagens Opgave er jo dog ikke at hindre Udviklingen, men derimod at fremme den

og, om muligt, lede den ind i gode Spor. At den moderne Automobiltrafik mere og mere konkurrerer Jernbanerne ud, kan ikke skjules. Betegnende i saa Henseende er det jo, at den store Jernbanekommission for nylig har fraraadet Bygning af nogle og tredive Baner, hvis Anlæg var godkendt i Henhold til Lovene af 1908 og 1918, og naar Kommissionen alligevel har haft Mod til endnu at foreslaa Anlæg af 3 nye Baner, er det vel nærmest at betragte som en Elskværdighed overfor Jernbaneinstitutionerne; de 3 Baner vil neppe alle blive ført ud i Livet, maaske ingen af dem. Som et andet Eksempel paa den voksende Automobiltrafik skal jeg oplyse, — jeg synes, det har sin store Værdi ogsaa i denne Sag — at ved en Landstation paa den fynske Statsbane er Stykgodsfragten i de sidste Aar dalet med 95 pCt., der er kun 5 pCt. tilbage af Stykgodstrafikken; Vogngodstrafikken er selvfølgelig ikke dalet saa meget. Efter dette maa det erkendes, hvis man da ikke vil lukke Øjnene for Virkeligheden, at Fremtidens Færdselslinier mere og mere vil blive Landevejene, og det baade hvad Person og Godstrafik angaar.

Jeg skal ikke her pege paa de formentlige Grunde til, at Banerne, særlig Statsbanerne, saa hurtigt er slaaget ud i Konkurrencen med det moderne Befordringsmiddel, Automobilene — der er jo dog nogle Privatbaner, der med Held har optaget denne Konkurrence —, jeg har kun ønsket at fremdrage enkelte Kendsgerninger for at vise, hvordan Landet ligger, og for at benytte dem som et Forsvar for den Færdselsbro, der i 1924 ikke naaede at blive vedtaget. Vi danske har jo flere Gange i vor Administration begaaet den Fejl ikke at være blot en lille Smule fremsynede, og jeg skal her i Parentes blot nævne Københavns Banegaard; den Slags Kortsynethed — nogle vil kalde det et Fejlgreb — kommer Skatteyderne til at betale dobbelt for. Ud fra det, jeg her har fremdraget, vil jeg gerne stærkt anbefale, at Problemet: en Jernbanebro og en Færdselsbro over Lille Bælt, snart tages op til fornyet Overvejelse, saaledes at Bygningen af begge Broer finder Sted samtidig, da Vejbroen i saa Tilfælde kun vil medføre en forholdsvis lille Merudgift, Ligeledes bør der i rette Tid eksproprieres de nødvendige Jordarealer, saaledes at Opkørselen til Vejbroen kan blive saa nem og bekvem som muligt, ikke alene for Automobile, men ogsaa for Hestekøretøjer og Cykler. Jeg understreger — jeg synes, det har sin Betydning og Værdi —, at Vejbroen ikke