

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

bruar 1916, jfr. Lov Nr. 138 af 1. April 1922, hvilket Forslag for saa vidt har været efterlyst ved tidligere Lejlighed her i Tinget, da vi beskæftigede os med Ændringer i Loven om Navigationsundervisningen tilsigtende at nedlægge bestaaende Skoler. Under disse Forhandlinger blev det fra alle Sider fremhævet, at den Tilstand, der bestod for Navigationslærerne med deres lave Lønninger, var lidet rimelig, og vi udsatte blot Sagen, indtil den almindelige Lønningsreform var gennemført. Derefter er der foretaget en Revision af Lønningerne for Navigations-skolelærere og -forstandere, saaledes at Lønningerne nu foreslaas bragt i hvert Fald i bedre Overensstemmelse med andre Læreres Lønninger, end de hidtil har været, og saaledes at den samlede Merudgift andrager 9 000 Kr. aarlig.

Jeg skal tillade mig at anbefale det høje Ting at tage velvilligt imod det nævnte Lovforslag, som altsaa kun angaar Navigationsskolelærernes Lønninger.

Ministeren for offentlige Arbejder (Fris-Skotte): Jeg skal herved have den Ære at fremsætte *Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddeund.*

Et Forslag til Anlæg af en Jernbanebro over Storstrømmen har som bekendt i to Omgange været forelagt Rigsdagen, første Gang i Aarene 1908—09 og 1909—10, hvor Forslaget ved Afstemningen i Folketinget den 8. April 1910 faldt med 49 Stemmer mod 49. Sidste Gang, i Aarene 1916—17 og 1917—18, hvor Forslaget om Broen over Storstrømmen forelagdes sammen med adskillige andre Statsbaneanlægsforslag, vedtoges det den 28. September 1917 i Folketinget at bygge en Højbro over Storstrømmen (hidtil havde der kun fra Statsbanerne været stillet Forslag om en Lavbro), hvorimod man i Landstinget, hvor man i øvrigt stod delt mellem en Højbro og en Tunnel, lod Storstrømsbroen glide ud af Lovforslaget med den Motivering, at da det for Tiden, det vil sige under Verdenskrigen, ikke var muligt hverken at bygge en Højbro eller Tunnel, burde Spørgsmaalet udgaa til senere Afgørelse. Som den ærede Ordfører, Landstingsmand Ejsing, udtalte: Spørgsmaalet er ikke løst, men heller ikke dødt og vil sikkert komme frem til Løsning igen.

Senere, efter Genforeningen, traadte Bygningen af en Bro over Lille Bælt i Forgrunden, og naar Forslaget om en Stor-

strømsbro nu paa ny foreligger, kan man om Statsbanernes Interesse i en saadan Bro sige, at den er uforandret til Stede i samme Omfang som hidtil. Jernbanetrafikken har saavel for Antallet af overførte Personer som af Tons Gods, bortset fra Uregelmæssigheder i Krigs- og Efterkrigs-aarene, været jævnt stigende. I de 28 Aar, der er forløbet, siden Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde aabnedes, er det aarlige Personantal, der passerer Storstrømmen, steget fra ca. 180 000 til ca. 420 000 og Tonsantallet fra ca. 110 000 til ca. 370 000. Brospørgsmaalet har derfor fremdeles Betydning for Statsbanerne i Konkurrencen om Trafikken saavel paa Udlandet som mellem Landsdelene, idet en Forbedring af Rejsehastigheden og Bekvemmeligheden vil bedre Statsbanernes Stilling i denne Konkurrence.

Medens Statsbanernes Interesse for Bygningen af en Storstrømsbro altsaa er den samme som hidtil, endda noget forstærket under Hensyn til, hvad der i den svensk-tyske Forbindelse via Trelleborg—Sassnitz gøres for at formindske denne Rutes Rejsetid ved at erstatte en Færgeforbindelse med fast Forbindelse mellem Øen Rygen og det tyske Fastland, saa er der i Mellemtiden kommet en ny Interessefaktor ind for Bygningen af en Storstrømsbro, nemlig den stadig voksende Automobiltrafik.

Der er saaledes i de seneste Aar med stede større Vægt saavel fra Motororganisationers Side som fra førende Kredse indenfor Handel og Industri slaaet til Lyd for at erstatte Færgeforbindelsen mellem Masnedø og Falster med et Broanlæg. Automobiltrafikken mellem Landsdelene er da ogsaa stadig stigende. I 1927—28 overførtes med Statsbanefærgerne paa Masnedøoverfarten ca. 7 500 Motorkøretøjer, og dette Antal var fordoblet i 1930—31. I sidstnævnte Aar overførtes med de 3 bestaaende Færgeforbindelser mellem Sjælland og Falster ca. 45 000 Motorkøretøjer. Det kan i denne Forbindelse anføres, at samme Antal var naaet ved Lille Bælt i 1924—25, og at Antallet her allerede i 1930—31 var vokset til ca. 100 000.

Der kan derfor nu ikke være Tale om blot at bygge en Jernbanebro. Den nye Bro maa være en Færdselsbro baade for Jernbane- og Vejtrafikken, og medens Statsbanerne stadig som tidligere foreslaaet kunde have nøjedes med at faa en Lavbro, hvis Broklapper udenfor Togtiderne normalt kunde have staaet aabne med fri Genmesejling for Skibstrafikken, saa lader