

Dernæst gik man til:

Første Behandling af Forslag til Lov om Tilvebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 651).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Fris-Skotte): Jeg skal herved have den Ære at anbefale Forslag til Lov om Tilvebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund, saaledes som det nu foreligger vedtaget af Folketinget.

Forslag om Anlæg af en Jernbanebro over Storstrømmen har tidligere i to Omgange været forelagt Rigsdagen, første Gang i Aarene 1908—09 og 1909—10, da Forslaget ved Afstemningen i Folketinget den 8. April 1910 faldt med 49 Stemmer mod 49, sidste Gang i Aarene 1916—17 og 1917—18, da Forslag om en Bro over Storstrømmen fremsattes i Forbindelse med adskillige andre Statsbaneanlægs-Forslag. Det blev ved den Lejlighed, den 28. September 1917, af Folketinget vedtaget at bygge en Højbro over Storstrømmen — hidtil havde der fra Statsbanernes Side kun været stillet Forslag om en Lavbro —, hvorimod Landstinget, der i øvrigt stod delt mellem en Højbro og en Tunnel, lod Storstrømsbroen glide ud af Lovforslaget med den Motivering, at da det for Tiden — altsaa under Verdenskrigen — ikke var muligt hverken at bygge en Højbro eller en Tunnel, burde Spørgsmaalet udgaa til senere Afgørelse. Ordføreren, Landstingsmand Ejsing, udtalte den Gang, at Spørgsmaalet ikke var løst, men heller ikke dødt, og at det sikkert vilde komme frem til Løsning igen senere.

Efter Genforeningen traadte Bygningen af en Bro over Lille Bælt i Forgrunden. Forslag om en Storstrømsbro foreligger imidlertid nu paa ny, og man kan om Statsbanernes Interesse i en saadan Bro sige, at den er til Stede i samme Omfang som hidtil. Jernbanetrafikken har, saavel hvad Antallet af Personer som af Tons Gods angaar — bortset fra Uregelmæssighederne i Krigs- og Efterkrigsaaarene — været jævnt stigende. I de 28 Aar, der er forløbet, siden Dampfærge-Forbindelsen Gedser—Warnemünde aabnedes, er det aarlige Antal af Personer, der passerer Storstrømmen, steget fra 180 000 til ca. 420 000 og Tons-Tallet fra 110 000

til 370 000. Spørgsmaalet har derfor fremdeles Betydning for Statsbanerne i Konkurrencen om Trafikken saavel paa Udlandet som mellem Landsdelene, idet en Forbedring af Rejseshastigheden og Bekvemmelighederne vil bedre Statsbanernes Stilling i denne Konkurrence.

Statsbanernes Interesse i Bygningen af en Storstrømsbro er altsaa den samme som hidtil, endda noget forstærket under Hensyn til, hvad der fra svensk-tysk Side har været paatænkt med Hensyn til Trällebog—Sassnitz-Ruten for at formindske Rejsetiden paa denne Rute, nemlig at erstatte en Færgeforbindelse, svarende til den, vi har over Storstrømmen, med en fast Forbindelse mellem Rügen og det tyske Fastland. Men der er i Mellemtiden kommet en ny Interessesfaktor til i Spørgsmaalet om Bygningen af en Storstrømsbro, nemlig den stadig voksende Automobiltrafik. Der har i de seneste Aar med stedse større Vægt, saavel fra Motororganisationerne som fra førende Kredse indenfor Handel og Industri, været slaet til Lyd for, at man skulde erstatte Færgeforbindelsen mellem Masnedø og Falster med et Broanlæg. Automobiltrafikken mellem disse Landsdele er da ogsaa stadig stigende. Jeg kan nævne, at medens vi i 1927—28 med Statsbanefærgerne paa Masnedø-Overfarten overførte ca. 7 500 Motorkøretøjer, er dette Antal i 1930—31 blevet fordoblet. I 1930—31 overførtes der med de bestaaende Færgeforbindelser — Stats- og private — mellem Sjælland og Falster ca. 45 000 Motorkøretøjer. Det er nøjagtigt det samme Tal, som man var kommet til i 1924—25 for Lille Bælts Vedkommende, den Gang man tænkte paa og senere besluttede sig til der at bygge en Færdselsbro sammen med Jernbanebroen. Der bliver derfor nu ikke mere, saaledes som ved de to første Lejligheder, hvor et saadant Forslag har været drøftet her paa Rigsdagen, Tale om kun at bygge en Jernbanebro. Den nye Bro maa være en Fællesbro for Jernbane- og Vejtrafikken. Medens Statsbanerne for saa vidt stadig kunde nøjes med at have en Lavbro, hvis Broklapper udenfor Togtiden normalt kunde staa aabne med fri Gennemsejling for Skibtrafikken, lader dette sig ikke gøre, naar Broen ogsaa skal tjene som Vejbro. En Højbro er derfor nu uomgængelig nødvendig.

Angaaende Lovforslagets Enkeltheder henviser jeg til selve Lovforslaget samt til de i Folketingets Betænkning givne yderligere Oplysninger, hvilket jeg saa meget lettere kan gøre, som der ikke fra nogen Side i Folketinget har været fremført saglige Ind-