

[Søren P. Larsen.]

noget, og blev de ikke forskrækket, kunde Talen have den Virkning at berolige den Del af Følget, som ikke var saa tilfreds med den Form, Sejren havde faaet.

I Foraaret blev vi af den højtærede Indenrigsminister stillet over for et Udligningslovsforslag. Vi havde det i Udvalg i Folkeetinget en Maanedes Tid — vistnok fra den 6. Marts og til Rigsdagen blev hjemsendt den 7. April. Jeg husker, at den højtærede Indenrigsminister forkyndte, at naar bare Venstremændene kunde bestemme sig, saa kunde det Lovforslag godt blive gennemført og de gode Virkninger af det melde sig over for Befolkningen allerede i denne Sommer. Nu har vi vist allerede den 21. Oktober; Udligningslovsforslaget har vi ikke set endnu — men naturligvis kommer det. Jeg selv er saamænd ikke saa utaalmodig, men jeg synes nu nok, at den højtærede Indenrigsminister skulde tænke en lille Smule paa Befolkningenovre paa Bornholm — var det ikke 200 000 Kr., den skulde have for at levere Stemmerne til Landstingsmandatet? Da der ikke er kommet noget frem offentligt om det, vil jeg gerne spørge f. Eks. det ærede Medlem Hr. Hans Rasmussen eller det ærede Medlem for Bornholm i det andet høje Ting, om Bornholmerne har faaet første Rate af det Beløb, som blev lovet dem af Indenrigsministeren, om Beløbet skal falde i Maanedsrater eller i Kvartalsrater, eller om det hele skal falde paa een Gang. Jeg synes ikke, der er noget urimeligt i at spørge Regeringen, hvorledes det forholder sig med dette Spørgsmaal, for Bornholmerne har dog et rimeligt Krav paa at faa at vide, hvornaar de skal have de mange gode Penge, som der var Tale om før Landstingsvalget.

H. F. Ulrichsen: Der har ogsaa under denne Finanslovdebat været fremsat en hel Del Bemærkninger om trafikale Problemer. Hver Gang jeg her i dette Ting — eller i det hele taget i offentlige Diskussioner — hører Trafikproblemer diskuteret, undrer det mig, at Presse og Publikum i saa høj Grad interesserer sig for de individuelle Befordringsmidler eller i hvert Fald først og fremmest interesserer sig for og ønsker fremmet de Befordringsmidler, der enten er af ren individuel Karakter eller i hvert Fald har bevaret en vis Eksklusivitet, f. Eks. enten gennem deres Priser eller gennem den forholdsvis indskrænkede Benyttelse af dem. Det undrer mig, fordi jeg ikke synes, det er i Overensstemmelse med de moderne demokratiske Principper. Det

vilde være naturligt, om man i disse Diskussioner i langt højere Grad tog Hensyn til de fælles Befordringsmidler, som den store Befolkning, nu og i en lang Fremtid, vil være henvist til først og fremmest at benytte.

Jeg ser med Glæde, at de forskellige trafikale Problemer eventuelt skal diskuteres i en stor Kommission, og jeg vil gerne her nævne, at efter mit Skøn findes der et godt Grundlag for de Diskussioner, der dér skal finde Sted, i en Bog, der for nylig er udsendt af to Nationaløkonomer, de Herrer Tork og Sveistrup. Det er en Bog, der efter mit Skøn er fuldstændig upartisk — jeg har sagt det tidligere og er glad ved at se, at en anerkendt Nationaløkonom, Professor Warming, for ganske nylig har sluttet sig til den Opfattelse, at denne Bog i det hele og store behandler de forskellige trafikpolitiske og trafiktekniske Problemer ud fra et upartisk Standpunkt.

Under de Diskussioner, der i den senere Tid har været ført vedrørende den Del af Problemet, som hedder Baner og Biler, er der fremkommet en hel Del Argumenter, som jeg synes ikke tidligere har været tilstrækkeligt fremme, og som jeg derfor her ganske kort lige vil nævne. Der er ingen Tvivl om, at Nedlæggelsen af flere Baner og Overgangen i højere Grad til Ruteautomobiltrafik for saa vidt vil være trafikalt uheldig, som det vil fremme Bebyggelsen langs Landevejene — den Bebyggelse, som man ellers søger at undgaa, fordi den vil medføre store Færdselsvanskeligheder og gøre det sværere at give Plads for den hurtigtgaaende Automobiltrafik.

Desuden fremhæver Professor Warming med fuld Ret, at en saadan Omlægning vil medføre store økonomiske Flytninger fra Stationsbyerne over til andre Strøg, og at en saadan Omlægning vil berøve Befolkningen dér, hvor der nu er Baner, de Stationsbyer, som er naturlige Centrere for dem, ikke blot for saa vidt vedrører deres Afrejse pr. Bane, men ogsaa for saa vidt vedrører deres Afsendelse af Gods. Hvis man skal sende noget med en Fragtbil, eller hvis man skal tage med Rutebil, kan man jo kun møde paa den Tid, Rutebilen passerer Stedet i Stationsbyen, hvorimod der dog paa Stationen er aabent en stor Del af Døgnet. Der ydes altsaa Publikum Bekvæmmeligheder, som ikke kan ydes, hvis man gaar over til Ruteautomobiler. Dertil kommer, at i Stationsbyen samles forskellige andre Institutioner af Interesse for Befolkningen. Den er et naturligt Centrum, naar man skal have udført Postforretninger eller foretaget