

## [Aksel Larsen.]

ligt, det ligger saadan vedrørende Benzin, men Benzin er kun en enkelt Del af Motorbeskatningen. En Mængde andre Lande har Benzin som den eneste Form for Motorbeskatning; vi herhjemme har en Mængde andre Beskatninger af Automobilkørselen, ikke mindst Omsætningsskatten, men ogsaa de aarlige Vægtafgifter o. s. v., og en hel Del af de Lande, som den højtærede Minister sammenlignede med for at bevise, at vi havde en saadan gunstig Stilling, har Benzinbeskatning som den eneste Form for Automobilbeskatning.

Ministerens Argumentation var derfor ikke rigtig og ikke fair. Uanset at Udvalget mener, det er rigtigt, synes jeg stadig, det er forkert, hvis man stik imod sund Fornuft vil gennemføre dette Projekt. Det er forkert at tage Pengene ind paa den Maade, man vil gøre det, ved Benzinbeskatningen, der kommer til at blive betalt af motor-kørende i hele Landet, og af hele Landets Befolkning — den væltes nemlig efterhaanden over paa den —, medens det kun er et lille Faatal, der faar Brug for denne Vej.

Dernæst maa jeg vende tilbage til det Spørgsmaal, jeg rejste ved første Behandling, og som jeg fik et utilfredsstillende Svar paa, Spørgsmaalet om, hvorfor man, hvis man endelig og absolut vil have denne Vej og samtidig skal have en ny Jernbane, skal lægge dem hver for sig og derved gøre Udgiften større. Da Lovforslaget om Jernbanen blev behandlet, sagde man, at det vilde blive saa meget dyrere med Jordarbejderne, hvis Banen skulde gaa i lige Linie fra Guldborg til Rødby Havn, men nu skal Jordarbejderne laves alligevel, og saa skulde man tro, det var praktisk at lægge Jernbane og Vej paa samme Dæmning. Det afviste Ministeren med Argumenter, som jeg ikke kunde bøje mig for, og som jeg ikke straks kunde tage Stilling til. Ministeren er Fagmand, det er jeg ikke, jeg maatte have Tid til at undersøge disse Sager, og derfor kan jeg først komme ind paa dem nu, men saa meget mere beklageligt er det, hvis Fagmanden ved første Behandling har fremført vildledende Argumenter, og det er min Opfattelse, at det var den højtærede Ministers.

Ministeren fremførte tre Grunde. Dæmningen vilde blive saa bred, og der vilde blive meget kedelige Over- og Underførsler. Det Problem tror jeg ikke er saa vanskeligt, og det siger Ministeren heller ikke er afgørende. I det hele taget maa man erkende, at en enkeltsporet Jernbanelinie ikke kan gøre Dæmningen saa forfærdelig meget bredere. Det, der betinger stor Bredde, er

i høj Grad de to dobbeltbrede Kørebaner, der skal adskilles med en Rabat i Midten.

Saa siger Ministeren — jeg tillader mig at citere fra Folketingstidenden Sp. 1228, det er meget kort, Hr. Formand —:

„Det centrale er dog det trættende ved at køre i Automobil langs Jernbanen og de Vanskeligheder, der opstaar ved Blænding om Natten.“

Jeg bekender, at det første forstaar jeg ikke; Strækningen er jo saa kort, saa Bilerne klarer det nok. Og med Hensyn til det andet er det mig ufatteligt, at en Tekniker vil komme her og fortælle saadan noget. Hvis det virkelig er saadan, at det er farligt med de Automobillygter, og at de blænder Lokomotivføreren, saa han ikke kan se Signalerne, kunde man jo klare det ved at plante en Række Graner eller Popler mellem Jernbanen og Vejen. Saa var det Problem klaret.

Naar jeg nu leverer den højtærede Minister denne meget billige Udvej, formoder jeg, at han vil ændre sine Planer. Jeg synes saa meget mere, han burde gøre det, som jeg har tilladt mig at aflægge et Besøg paa Lolland for at kigge paa de Forhold, jeg ikke kendte til, og saa vidt jeg ved Selvsyn har kunnet konstatere, er Jernbanen projekteret til at skulle gaa gennem den eneste Egn af Lolland, hvor der er Bakker. Der bliver altsaa ekstraordinært store Jordarbejder, ekstraordinært store Udgifter ved den valgte Linieføring for Jernbanen, medens Jordarbejderne, hvis man valgte den Linieføring, Vejen skal have, bliver langt ringere. Jeg synes, at det er et Argument for, at man bør revidere Planerne for Jernbanen.

Saa er der Spørgsmaalet om selve Vejen, om der er Brug for den. Der vil jeg tillade mig at minde det høje Folketing og den høje Regering om noget Materiale, som er kommet frem, siden vi talte om Sagen ved første Behandling, noget Materiale, som det forekommer mig er samlet paa temmelig god Maade i „Auto“, Medlemsblad for Kgl. Dansk Automobilklub. Der bringes her nogle Tal for, hvordan Udnyttelsen af vore Veje er, og hvordan Udnyttelsen af den paatænkte Automobilvej paa Lolland kan blive. Der nævnes, at der over Gedser—Warnemünde i Løbet af 1938—39 er blevet overført 8 245 Motorkøretøjer, og Overførselen har i overvejende Grad fundet Sted i Sommersæsonen. I dette Tal indgaar ca. 2 200 Køretøjer hjemmehørende i Udlandet, medens Resten var danske. Største Parten af Overførslerne af Motorkøretøjer over Østersøen mellem Skandinavien