

Staten, navnlig Besparelse i Form af Rente. Efter hvad jeg har faaet oplyst, er det ikke noget til Hinder for rent teknisk set, at man kan bygge Broen paa kortere Tid. Statsbaneledelsen vil, saa vidt jeg ved, hævde, at Broen godt kan bygges i Løbet af 6 Aar, og Spørgsmaalet om Tidsrummet er derfor nærmest et rent Bekostningsspørgsmaal, et Spørgsmaal om, hvorvidt de finansielle Forhold vil forme sig saaledes i de kommende Aar, at man kan gaa til en kortere Byggeperiode, f. Eks. 6 Aar, og derved spare Staten for en ikke ubetydelig Renteudgift. Nu kan man naturligvis spørge — og det vil der utvivlsomt blive spurgt om baade her i Tinget og ude omkring —, om de her opstillede Tal kan holde. Som jeg allerede har nævnt, er Udgifterne beregnet paa Grundlag af de i Efteraaret 1922 gældende Priser. Disse Priser ligger som bekendt ikke saa ganske lidt under de Priser, vi har i Øjeblikket, og der kan derfor være Aarsag til at spørge, om det er rigtigt at lægge netop disse Priser til Grund for Beregningerne. Det forekommer imidlertid mig, at Statsbaneledelsen med fuld Ret har holdt sig til disse Priser. Selv om Priserne i Øjeblikket ligger betydeligt højere end i 1922, er det et Forhold, som man maa antage er af midlertidig Karakter, idet det er ikke saa lidt paavirket af ganske særlige Omstændigheder. Tilstanden i de store Lande omkring os, ikke mindst i Tyskland, i Ruhr, har deres store Andel i den Prisstigning, den Opskrining af Priserne paa visse Varer, som for Tiden finder Sted, men da det Materiale, som skal indføres til Broen, f. Eks. Staal, jo først skal bruges om flere Aar, er der lige saa god Grund til at mene, at Priserne til den Tid vil være nede paa samme Prisniveau som i 1922, maaske endogsaa lavere, som der er Grund til at tro, at de vil være højere. I hvert Fald kan jeg ikke se, at der med Grund kan indvendes noget imod, at man har lagt disse Priser til Grund.

Som Bilag til Lovforslaget findes et Overslag over Udgifterne til en fast Jernbanebro forsynet med Hængefærganlæg, og i den Sum, der er beregnet til Broen samt til Forandringer af Fredericia og Middelfart Stationer og nye Jernbanelinier i Jylland og paa Fyn, er medtaget en Post paa 12 pCt eller 3 400 000 Kr. til tilfældige og uforudsete Udgifter; det forekommer mig, at disse dog yder nogen Garanti for, at det kalkulerede Beløb vil holde. Jeg ser ganske vist af den Skrivelse fra Jernbaneraadet, der ledsager Lovforslaget,

at et enkelt Medlem af dette har udtalt sin Tvivl om, hvorvidt disse Beregninger vil kunne holde. Men jeg kan ikke tillægge dette afgørende Betydning, saa meget mindre som andre Medlemmer af Jernbaneraadet har den Opfattelse, at de foreslaaede Beløb vil være fuldt tilstrækkelige. Jeg ved f. Eks., at Jernbaneraadets højtærede Formand, Landstingsmand Stensballe, har den Opfattelse, at man helt igennem har regnet med sunde Tal, og at Statsbanernes Overslag i enhver Henseende er rimeligt og nøgternt og vil kunne staa overfor enhver Kritik.

For at bedømme, om dette Overslag vil kunne holde, spørger jeg mig selv — og jeg mener, at man vel kan spørge saaledes —: Vil Statsbanernes Ledelse være interesseret i at fremskaffe et Overslag, som er lavere, end det med Rimelighed kan antages, at den virkelige Udgift vil blive? Vil de, for om muligt at lette Sagens Gang gennem Rigsdagen, være interesseret i at fremkomme med Tal, som ikke viser de faktiske Udgifter, og maaske ræsonnere som saa: Naar vi først faar Forslaget vedtaget, kan vi altid gaa videre, selv om det skulde koste noget mere? Jeg kan ikke tænke mig, at Statsbanernes Ledelse under nogen Omstændighed skulde være interesseret i noget saadant. Er der nogen, der er interesseret i at faa de rette Tal frem, er det netop Statsbaneledelsen, de Folk, som nu faar Ansvaret for Beregningerne. Lovforslaget forudsætter, at Broen skal bygges i Løbet af et Tidsrum af 8—10 Aar. Det er ikke længere ud i Fremtiden, end at det, efter menneskelig Beregning i hvert Fald, bliver de samme Folk som nu, der staar paa de Pladser, naar Broen er ved sin Afslutning, og hvis Beregningerne ikke kunde holde, vilde Ansvaret først og fremmest falde paa dem, der har projekteret hele dette store Forslag. Dertil kommer, at hvis de Tal, der her regnes med, ikke holder, vil den Omstændighed, at man senere skulde gaa til Rigsdagen og forlange nye Bevillinger, betyde, at den Rentabilitet, man har beregnet, og den Fordel, Statsbanedriften skulde have af dette Foretagende, blev illusorisk. Efter alt, hvad der foreligger, er der dog ikke nogen som helst Grund til at drage i Tvivl, at Ledelsen bevæger sig paa sikker Grund, og naar Jernbaneraadets Formand udtaler, at det er hans bedste Overbevisning, at der er regnet meget forsigtigt, har jeg ingen som helst Grund til at drage det i Tvivl, og jeg kan altsaa ikke se, at der er noget at