

være en overordentlig stor Fordel for Samfærdselen her i Landet, og ser man det fra et økonomisk Synspunkt, er jeg enig med den ærede Ordfører for Venstre i, at Anlægget af Broen er fuldt forsvarligt, saa meget mere som det kan give en pæn Forrentning foruden alle de Fordele, jeg har omtalt. Naar man ser paa den økonomiske Side af Sagen, andrager Udgifterne ved Broanlægget med dertil hørende Bane- og Stationsforandringer ca. 32 Mill. Kr., Arealerhvervelserne 1 Mill. Kr., Anlægskapitalens Forrentning i Anlægstiden ca. 5 Mill. Kr., det bliver i alt 38 Mill. Kr. ifølge de Bemærkninger, der ledsager Lovforslaget, og det dertil hørende Bilag 1., et Overslag fra Banechefen. Til disse Udgifter er der paa Kontoen „Tilfældige og uforudsete Udgifter“ lagt et Beløb af ca. 12 pCt. eller 3,4 Mill. Kr., der er regnet 15 pCt. til tilfældige og uforudsete Udgifter paa Broen og 10 pCt. til de øvrige Arbejder. Disse Oplysninger til Brug for dem, der kritiserer Broen ud fra økonomiske Synspunkter og hævder, at der vil komme Overskridelser paa dette Arbejde. Der er netop regnet med saadanne Overskridelser, idet der er lagt et Beløb paa 12 pCt. til tilfældige og uforudsete Udgifter. Under almindelige Forhold regner man med ca. 7 pCt.

Ved Broanlægget frigøres der adskillige Værdier til et Beløb af i alt 3,1 Mill. Kr. Jeg er ogsaa her enig med den ærede Ordfører for Venstre, naar han hævder, at disse 3,1 Mill. Kr. er regnet meget nøgternt ud. Hvis de 5 Færger skulde anskaffes efter nuværende Priser, vil de koste ca. 4,5 Mill. Kr. Naar Broanlægget er færdigt, vil der maaske nok hengaa adskillig Tid, inden disse Færger kan anvendes andetsteds, og der vil blive et betydeligt Rentetab, men jeg vil alligevel hævde, at Ministeren har været paa den rette Side, naar Værdierne kun er ansat til 3,1 Mill. Kr. Udgifterne ved Broanlægget reduceres derved til 34,9 Mill. Kr., men saafremt man ikke skrider til Broanlægget, vil det ikke være muligt med det nuværende Færgemateriel og de nuværende Stationsanlæg at bestride Trafikken paa en blot nogenlunde tilfredsstillende Maade. Der skulde foretages betydelige Udvidelser baade af Færgelejer i Fredericia og Strib, Udvidelser af de paagældende Stationsanlæg og Anskaffelser af nye Færger, og disse Ud-

gifter er regnet til 10 Mill. Kr. Men hvis man nu anvender 10 Mill. Kr., saa vil Resultatet jo kun være dette, at man faar en bedre Løsning end den, man har i dette Øjeblik, men ikke en Løsning, som kan tilfredsstillende ud i Fremtiden. Og naar man skal ofre saa mange Penge, vil det ogsaa være nødvendigt, at man i hvert Tilfælde sikrer sig, at Løsningen kan blive tilfredsstillende ud i Fremtiden.

Hvis man ser paa, hvorledes Trafikken har udviklet sig i de senere Aar, vil det være formaalstjenligt at drage en Sammenligning mellem Forholdene Aaret før Krigen og Forholdene i Aaret 1921—22. Hvis man nu for Aaret 1913—14 ser paa Statistikken over, hvad der er overført over Lille Bælt i dette Aar, vil man se, at der er overført 562 000 Tons Gods og 598 000 rejsende. Men i Aaret 1921—22 er der overført 676 000 Tons Gods og 764 000 rejsende; det vil med andre Ord sige, at Godstrafikken er steget med 20,3 pCt. og Persontrafikken med 27,7 pCt. i Løbet af disse 7 Aar. Men naar man skal danne sig et paalideligt Billede af denne Stigning, skal man regne med een Ting, nemlig hvorledes Forholdene var Aaret før Krigen, og hvorledes de var i 1921—22. I Aaret 1913—14 havde man jævnt gode Tider og levede under gode, sunde økonomiske Forhold; i Aaret 1921—22 var der stærk Nedgang, Stagnation af Erhvervslivet og meget stor Arbejdsløshed. Men trods dette, at det i allerhøjeste Grad var et Nedgangens Aar, var Trafikken alligevel steget ganske betydeligt i Tiden fra 1913—14 paa Trods af, at Automobilet og private Færger o. s. v. paaførte Statsbanerne en Konkurrence. Derfor er det ganske nødvendigt for Statsbanerne, naar de skal se lidt ud i Fremtiden, at regne med en Forøgelse af Trafikken. Hvis de ikke gjorde det, vilde Forholdet blive dette, at man en skønne Dag vilde staa uden at have de nødvendige Trafikmidler til Raadighed for at besøge Trafikken over Lille Bælt.

Naar man nu fradrager disse 10 Mill. Kr., som skal anvendes til disse Anlæg, der ikke giver en tilfredsstillende Løsning, bliver der 24,9 Millioner tilbage, som skal forrentes, naar man skal tale om Broens Rentabilitet. Naar man saa skal tale om det Beløb, der kan gives til Forrentning af Broen, maa man se paa, hvad Udgiften