

til den nuværende Færgedrift andrager, og hvad Udgiften til Broen andrager, og den Difference, der derved fremkommer, bliver det Beløb, der kan stilles til Raadighed til Forrentning af Lille Bælts Broen. Og da vil man i Bemærkningerne til Lovforslaget se af Opgørelserne der, at Færgedriften vil koste 2,8 Mill. Kr. om Aaret, medens Udgifterne ved Broens Drift vil andrage 400 000 Kr. Der vil saaledes blive et Beløb paa 2,4 Mill. Kr. aarlig tilbage til Forrentning af Broen, og det vil sige det samme som, at Broen kan forrentes med en Rente paa henvend 10 pCt. Ved Beregningen af Udgiften ved Færgedriften har man anslaaet Udgiften til Kul til 30 Kr. pr. Ton. Hvis man skulde regne med Udgiften til Kul i dette Øjeblik, som er omtrent 40 Kr. pr. Ton, vilde Færgedriften blive adskilligt dyrere end det, som Ministeren her har stillet op; det vilde da blive adskillige Hundrede Tusinde Kroner dyrere at drive Trafikken over Lille Bælt. Derfor er det min Overbevisning, at det vil være god Forretning af skride til dette Anlæg.

Men selv om man vil gaa saa vidt, at man slet ikke regner med Udgiften 10 Mill. Kr. til Nyanlægene i Fredericia og Strib, og altsaa vil regne, at hele Beløbet paa 35 Mill. Kr. skal forrentes, vil Broen kunne forrentes med 6,87 pCt.; og jeg mener, at en Forrentning af denne Størrelse i sig selv vil være en ganske pæn Forrentning. Hvis man tænker sig, som det ogsaa staar i Lovforslaget, at de Obligationer, der skal udstedes, skal gaa igennem Danmarks Hypotekbank, og man tænker sig disse Obligationer udbudt til en Rente af 5 pCt., men at der skal svares en konstant Ydelse paa 6 pCt., hvoraf de 5 pCt. er Rente og den ene Procent er Afdrag, vil Broen kunne forrentes og amortiseres gennem de 40 Aar. Jeg mener saaledes, at selv Modstandere af Broen maa indrømme, at der vil kunne skaffes en god Forretning.

Der er vel ikke en Institution, der kritiseres stærkere end netop de danske Statsbaner. Og det, man altid kritiserer dem for, er, at de ikke ledes efter forretningsmæssige Principper. Det er nu min Overbevisning, at Statsbanerne ikke alene kan ledes ud fra forretningsmæssige Principper. Selvfølgelig skal Driften være saa økonomisk som muligt, og der skal tages alt det Hensyn, der paa nogen Maade kan, til Landets Næringsliv. Men ved Siden af har Statsbanerne en Kulturopgave at røgte. Hvis det udelukkende var forretningsmæssige Principper, der blev lagt til Grund, vilde det være ensbetydende med, at man ikke

kunde anlægge Baner i tyndt befolkede Egne. Men hvis man ikke gjorde det, vilde Banerne efter min ringe Mening ikke røgte den Kulturopgave, som de er sat til at røgte, paa fyldestgørende Maade. Det har ogsaa været interessant for mig i de Aar, jeg har været Medlem af den høje Rigsdag, at se enkelte Medlemmer staa op og kritisere Statsbanerne, fordi de manglede den nødvendige forretningsmæssige Sans, medens andre gjorde sig til Talsmænd for Anlæg af Baner i tyndt befolkede Egne. Og naar den højtærede Trafikminister saa sagde, at disse ikke kunde svare Regning, hævdede man, at det var jo heller ikke Meningen, at Statsbanerne i den Forstand skulde være en Forretning, de skulde ledes ud fra Samfundshensyn, de skulde varetage deres kulturelle Opgave og fremme Samfærdselen. Det forekommer mig, at man ikke kan kritisere paa den Maade paa den ene Side og paa den anden Side fremhæve Samfundshensynet.

Naar Statsbanerne nu har fremsat dette Lovforslag, er jeg overbevist om, at det ikke blot er ud fra jernbanetekniske Grunde, men i lige saa høj Grad ud fra økonomiske Synspunkter, fordi det i og for sig er en god Forretning at gaa dertil. Og det er ganske mærkeligt, at mange af dem, der ellers kritiserer Statsbanerne ud fra forretningsmæssige Synspunkter, er Modstandere af dette Anlæg og ønsker, at det skal vente til bedre Tider. Det er min Overbevisning, at den højtærede Trafikminister er fuldstændig paa den sikre Side med sine Beregninger. Det frigjorte Færgemateriel er efter min Mening ansat saa lavt, som man paa nogen Maade kan forlange. Besparelsen ved Lokomotiver og Vogne er sat til 1 Mill. Kr., hvilket ogsaa er meget lavt anslaaet. Men saa er der en Ting, som der ikke er regnet med — i alt Fald kan jeg ikke se det af Bemærkningerne til Lovforslaget —, og det er Besparelsen med Hensyn til Lokomotiv- og Togpersonale. Det er min Overbevisning, at Personalet kan forrette Tjeneste paa en langt mere økonomisk Maade, naar Strækningerne bliver Nyborg—Aarhus, Nyborg—Esbjerg og Nyborg—Paddeborg. Jeg er sikker paa, at Besparelsen herved vil andrage adskillige Hundrede Tusinde Kroner. Og der er endnu en Ting, som jeg tror er af ikke uvæsentlig Betydning. Naar Lille Bælts Broen kommer, og Trafikken forbedres betydeligt, vil Statsbanernes Indtægter forøges, idet mange flere saa vil rejse fra Sjælland og Fyn til Jylland ad den Vej. Den Konkurrence, der nu findes fra de private Dampskibsselskabers Side,