

Imidlertid skal jeg gerne gøre Sagkundskaben den Indrømmelse, at det maaske meget vanskeligt lader sig gøre med endog tilnærmelsesvis Sikkerhed at beregne Udgifterne ved et Foretagende, der rummer saa mange ubekendte og usikre Størrelser i sig, som der her kan blive Tale om. Her kan opstaa uventede tekniske Vanskeligheder, her kan opstaa stærke og indgribende Prisforskydninger, og mange andre Forhold kan komme til at virke med meget store Beløb. Derfor mener jeg ogsaa, at man med Rette kan hævde, at enhver Rentabilitetsberegning i Virkeligheden kun kan blive Udtryk for et Skøn og intet som helst andet. Vi kan skønne over, hvad dette Foretagende vil koste under de og de Forhold, men saa stærkt som Forholdene forandrer sig i indeværende Tid, da saa at sige intet holder Stik, bliver det kun en Skønssag, ved hvilken Sum man vil standse som Udgiften til det Projekt, der her er Tale om.

Derimod er der en anden Ting, der er aldeles afgjort, og det er, at hvis Projektet først er paabegyndt, maa det føres igennem, om der saa, jeg havde nær sagt, løber nok saa mange Millioner paa. Er man først begyndt, maa man over Vadestedet her, koste saa, hvad det koste vil, og hvis det skulde ske, hvad Offentligheden sikkert gaar ud fra som ganske givet, at der vil løbe mange Millioner Kroner paa til dette Projekt, saa er Rentabilitetsberegningen slaaet over Ende med det samme.

Jeg er ikke helt uenig i, hvad en af de ærede foregaaende Talere har sagt, at naar vi staa overfor et Projekt af den Art, der her er Tale om, er det muligt, at det er tilfældigt i nogen Grad at se bort fra Rentabiliteten. Jeg vil sige, at ligeegyldigt paa paa hvilket Tidspunkt man vælger at gennemføre Projektet, tror jeg, den høje Rigsdag vil komme til at se bort fra en sikker Rentabilitetsberegning, og jeg kunde ogsaa godt tænke mig, at det var tilladeligt at gøre det, men det er kun tilladeligt under en eneste Forudsætning, nemlig at Samfundets økonomiske Kraft i sin Helhed er i Stand til at bære de eventuelle forøgede Udgifter.

Og her kommer jeg ind paa det, der for mig er Hovedsagen og uden Sammenligning det vigtigste Spørgsmaal i denne Forbindelse, nemlig Spørgsmaalet, hvor Pengene skal komme fra. Dette er i det hele taget for mig og mine Meningsfæller Hovedsagen. For os er det kun i og for sig en fattig Trøst, at Pengene ikke skal være paa Bordet straks, men fremskaffes, efter-

haanden som Arbejdet skrider frem. De skal jo dog alligevel skaffes til Veje, og om de saa skal skaffes et Aar eller to før eller senere, kan paa ingen mulig Maade gøre nogen større Forskel.

I øvrigt vil jeg gerne i denne Forbindelse udtale min Tilslutning til det ærede Medlem Hr. Bjerring, naar han sagde, at naar først Projektet er vedtaget, bør Arbejdet fremmes med den størst mulige Energi og efter en haandfast Plan. Det tror jeg er rigtigst under Hensyn til alle Forhold rent forretningsmæssigt og ogsaa under Hensyn til den vanskelige Banedrift, der vil blive ved Lille Bælt i de Aar, Arbejdet staaar paa. Det glædede mig meget at høre det ærede Medlem Hr. Bjerring udtale sig om, at Arbejdet vist godt kunde udføres i Løbet af 6 Aar. Jeg forstod det ærede Medlem saaledes, at han havde sin Opfattelse paa dette Punkt fra de sagkyndige og altsaa havde en velbegrunnet Formodning om, at Arbejdet kunde udføres i 6 Aar i Stedet for i de 8, 10 eller 12 Aar, der ellers har været Tale om. Jeg finder det ogsaa heldigt, at Arbejdet udføres i saa kort Tid som muligt; men deri ligger jo ogsaa, at der kan blive meget god Tid til at overveje Sagen under Henblik paa Muligheden af Nybevillinger til Færgedriftens Udvidelse. Tiden for Anlæget af Broen er, som sagt, ansat til 10 Aar; i den Tid har man ment at kunne holde Færgefarten gaaende uden Udvidelse, men kan Anlægsperioden nu sættes ned til 6 Aar, er der rigelig 3—4 Aar til at overveje Sagen i Udvalg, uden at vi behøver at tænke paa at gaa til Udvidelse af Færgefarten ved Fredericia. Det er dog altid en rar Ting at vide, at man har saa lang Tids Respit til sine Overvejelser, for ellers har det jo fra alle Sider lydt, som om man stod overfor en øjeblikkelig nødvendig Beslutning med Hensyn til, om man skulde gaa til det ene eller det andet.

Med Hensyn til at skaffe Pengene giver Lovforslaget Anvisning paa, at Anlægs-kapitalen skal tilvejebringes ved Udstedelse af Jernbaneobligationer. Anlægs-kapitalen er anslaaet til ca. 38 Mill. Kr., men saa vidt jeg har forstaaet Bemærkningerne, skulde heri fragaa, hvad der indvindes ved Frigørelse af Færgemateriel, ca. 3 Mill. Kr., og der vil altsaa i Løbet af 5 Aar være at udstede Jernbaneobligationer for mindst 35 Mill. Kr. til Projektets Udførelse. I denne Forbindelse vil jeg gerne minde den højtærede Trafikminister om, at han ikke alene her kommer med Forslag om Jernbaneobligationer, men vi har ogsaa for Tiden de sønderjydske Baner til Behand-