

senere Love om dette Forhold, foreslaas bragt til Anvendelse paa disse.

Med Hensyn til Midlerne til de her omhandlede Arbejders og Foranstaltningernes Gennemførelse forudsættes det, at Finansministeren bemyndiges til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb — herunder til Arealerhvervelse — ved Overdragelse til Kongeriget Danmarks Hypotekbank af hertil svarende Statsbaneobligationer, som udstedes af Ministeren for offentlige Arbejder paa Statsbanernes Vegne. Obligationerne, som fritages for enhver Afgift, forrentes og afdrages af Statsbanerne, men forsynes af Finansministeren med Paategning om, at Staten overtager fuld Garanti for Kapital og Rente. Rentefod, Tilbagebetalingsbestemmelser og Obligationernes øvrige Indhold samt Vilkaarene for deres Overdragelse til Hypotekbanken fastsættes af Finansministeren efter forudgaaende Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder. Ogsaa i tidligere Love om Statsbaneanlæg og Privatbaneanlæg er der givet en saadan Bemyndigelse til Udstedelse af Statsobligationer, men det, der er nyt her, og det, som jeg vil bede bemærket, er dette, at disse Obligationer skal forrentes og afdrages af Statsbanerne. Med andre Ord, det er en Udgift, der paaføres Statsbanernes aarlige Drift, og det peger i Retning af, at man i Virkeligheden først skal kunne tale om Overskud ved Driften af en Statsvirksomhed, naar den i Virksomheden bundne Kapital har fundet en rimelig Forrentning. Først saa skulde der i Virkeligheden kunne være Tale om Overskud, og det, der her foreslaas, peger som sagt i den Retning. Jeg vilde ønske, at man ved kommende Anlæg af den Art vilde følge det Princip, som her er angivet, fordi det er et sundt Princip, at der først skal betales Overskud af en Virksomhed, naar de i Virksomheden bundne Kapitaler har faaet en rimelig Forrentning. Det vil med andre Ord sige, at naar vi taler om Overskud i den Forstand, som vi nu taler om det, skulde vi for Statsbanernes Vedkommende i Virkeligheden op paa et Overskud paa 25—30 Mill. Kr., før der kunde blive Tale om et virkeligt Overskud, for saa stort et Beløb skulde der til for at forrente og amortisere de store Kapitaler, der er bundet i Statsbanerne. At det selvfølgelig vil føre ind paa Overvejelser ogsaa paa andre Punkter vedrørende Statsbaneanlæg, er jeg ganske klar over, thi man maatte saa tage Hensyn til de Baneanlæg, som udføres med kulturelle Formaal

for Øje, og til disse maatte der ydes et særligt Bidrag fra Statens Side.

Jeg skal derefter gaa over til Spørgsmaalet om en Vejbro i Forbindelse med Jernbanebroen. Det har i den senere Tid været meget stærkt fremme, og fra Ministeriet for offentlige Arbejders Side og fra Statsbanernes Side har man ladet Spørgsmaalet underkaste en nærmere Undersøgelse. Skal Jernbanebroen paa normal Vis overføre Vejfærdselen, maa den forsynes med en dertil svarende særlig Kørebane, og denne Kørebane kan skaffes til Veje paa forskellig Maade. Man kan udkrage Jernbanebroens Tværbjelker, saaledes at der paa hver Side af Broen tilvejebringes en Konsol for hver Kørselsretning. Merudgiften ved Tilvejebringelsen af saadanne Konsoller inklusive Vejarbejder og Forstærkning af Brooverbygningen anslaaes til ca. 5,9 Mill. Kr. Vejbanen vil dernæst kunne føres op over Jernbroen hvilende paa dennes Hoveddragere; Vejbanen bliver da beliggende i en Højde af ca. 41 Meter over Vandet. Merudgiften ved denne Ordning i Sammenligning med en ren Jernbanebro anslaaes til ca. 6,6 Mill. Kr. inklusive Udgiften til fornødne Vejrampes med mere. Endvidere kunde man gøre Broen bredere og anbringe Kørebanen ved Siden af Jernbanen. Merudgiften ved en saadan Ordning inklusive Vejarbejde og Forstærkning af Broens Over- og Underbygning med videre anslaaes til ca. 6,5 Mill. Kr. Endelig kunde man bygge en særlig Vejbro ved Siden af Jernbanebroen paa fælles Piller. Merudgiften herved anslaaes til i alt ca. 10 Mill. Kr. inklusive Udgiften til de fornødne Vejrampes m. m. Jeg maa maaske hertil føje, at hvis man skal naa til en virkelig rationel Ordning med en almindelig Færdselsbro ved Siden af Jernbanebroen, vil den sidste Løsning utvivlsomt være den mest tilfredsstillende. Men selvfølgelig ogsaa den dyreste.

Efter de Oplysninger, som Statsbanerne har indhentet, har det vist sig, at der i et givet Tidsrum, vistnok i 1922, overførtes ca. 20 000 Motorkøretøjer over Lille Bælt aarlig foruden et lidet væsentligt Antal andre Køretøjer. Nogen absolut Garanti for dette Tals Rigtighed har jeg ikke, Tallet er maaske lidt større nu, dog neppe ret meget. Men hvis man regner med en gennemsnitlig Afgift for Overførelse paa 5 Kr. pr. Køretøj, bliver Indtægten for 20 000 Motorkøretøjer kun 100 000 Kr. aarlig, og selv om man fordobler Antallet af Motorkøretøjer, kommer man ikke højere end til 200 000 Kr. aarlig, hvilket Beløb end ikke tillader