

Førerne indenfor Motororganisationerne erkendt, at Motorfærdselen alene ikke for Tiden kunde berettigede til Bygningen af en Færdselsbro. Jeg maa ogsaa mene, at medmindre der skabes bedre og lettere Overfartsforhold over Store Bælt, vil der kun kunne blive Tale om en rent lokal Motorvognsfærdsel over en saadan Bro og ikke, som for Jernbanedriftens Vedkommende, om en gennemgaaende Trafik af nogen Betydning.

Jeg har udtalt, at Lovforslaget saavel i teknisk som i økonomisk Henseende hviler paa fuldt ud forsvarlige Forudsætninger. Det er ogsaa anerkendt af Folketingets Udvalg. Det samme gælder Rentabilitetsberegningerne. Jernbaneraadet naaede i sin Tid til samme Resultat. Det er derigennem fastslaaet, som ogsaa udtalt af den højtærede Minister her i Dag, at de her foreslaaede Forbedringer i den gennemgaaende Trafik vil være en produktiv Foranstaltning. Og jeg føler mig overbevist om, at det Udvalg, der formentlig vil blive nedsat her i Tinget, efter at have gennemgaaet Lovforslaget og dets Bilag i Enkeltheder vil komme til den samme Erkendelse. Som nævnt kommer allerede under Behandlingen i Jernbaneraadet nogen Ængstelse frem af Hensyn til vor finansielle Tilstand, Kronens ringe Kurs o. s. v. Jeg personlig deler ikke denne Ængstelse. Jeg tror ikke, at Lovforslaget vil øve nogen reel Indflydelse paa vor Krones Kurs. Men een Ting ved jeg, og det er, at Lovforslaget ret hurtigt vil føre til en forbedret Ækonomi indenfor Statsbanerne. Jeg mener, at det økonomiske Grundlag her i Landet er sundt og godt, og i saa Fald tror jeg ogsaa, det er rigtigt at fremme Anlæg, som har produktive Formaal. For øvrigt vil der jo de to første Aar neppe blive Tale om noget Forbrug af Penge i væsentlig Grad; Tiden vil væsentlig gaa med Forberedelser, Detailprojekteringer og Grund-erhvervelser. Det bliver først i de sidste 6—8 Aar af den forudsatte Byggetid paa 8—10 Aar, at der vil komme et større Forbrug af Kapital, og da navnlig i de aller-sidste Aar. Jeg vil endvidere gerne gøre opmærksom paa, at med de Priser for 1922, som Forslaget er beregnet efter, vil der kun medgaa mellem 7 og 11 Mill. Kr. — efter som der laves mere eller mindre Arbejde her i Landet — til Indkøb af udenlandske Materialer. Resten er udelukkende danske Frembringelser. Bygningen af Broen vil give Arbejde til mange ledige Hænder, og vi er jo sikkert alle enige om, at Arbejde til enhver Tid er bedre end Understøttelse. Gennemføres Broen ikke, maa vi gaa til

Udvidelser af de bestaaende Anlæg og Anskaffelse af nye Færger, og til disse Anlæg vil der i langt højere Grad blive Brug for udenlandske Materialer. Jeg har derfor samme Opfattelse af det økonomiske Spørgsmaal, som den højtærede Minister gjorde gældende, og som Folketingets store Flertal har gjort gældende. Jeg vil her ogsaa hen-vise til det Samraad med den højtærede Finansminister, der fandt Sted i Folketingets Udvalg, hvorom det i Betænkningen hedder, at ved Samraadet gav Finansministeren Forslaget sin anbefaling dels og navnlig under Hensyn til, at det drejede sig om et Anlæg, som vilde forrente sig meget godt, dels fordi det efter de i Udvalget givne Oplysninger kunde ventes, at Statens Udgifter til visse andre Baneanlæg vilde blive udsat, indtil Lille Bælts Broen var færdig og vilde blive taget i Brug.

Jeg skal i denne Forbindelse ganske kort omtale den sidste Ændring, der i Folketinget er foretaget i det oprindelige Lovforslag, nemlig Udskydelsen af Højbanen fra Aarhus Hovedbanegaard til Aarhus Østbanegaard, den nye dobbeltsporede Bane mellem Aarhus og Randers og Dobbeltsporet Randers—Aalborg, der repræsenterer Anlægsudgifter af tilsvarende Størrelse som Lille Bælts Broen, vel ogsaa noget større. Det er alle Anlæg, som det oprindeligt var Forudsætningen skulde tjene til Fremme af den gennemgaaende Trafik og ikke til Fremme af den lokale Trafik. Thi den nye Bane mellem Aarhus og Randers anlagt som dobbeltsporet kan jo kun have den Hensigt at gennemføre Hurtigtogene, og de bringer jo ikke de lokale Stationer yderligere Gavn. Statsbanerne erklærer nu, at for den gennemgaaende Trafik har Forholdene ændret sig saaledes, at Bygning af en Lille Bælts Bro er af større Betydning end Udførelsen af disse nye Linier, og jeg for mit Vedkommende slutter mig ganske hertil. Men der er en anden Forskel paa disse to Anlæg: Anlægget af den nævnte Strækning Nord for Aarhus og Anlægget af Lille Bælts Broen, thi foruden dette, at de nordlige Anlæg i sig selv er noget dyrere end Anlægget af Lille Bælts Broen, vil disse jydsk Baneanlæg komme til at belaste Finanslovens § 26 og derved blive forrentet af Statskassen, hvilket derimod ikke er Tilfældet med Lille Bælts Broen. Efter hvad der er foreslaaet, vil der blive udstedt Jernbaneobligationer, som vil blive forrentet af Statsbanerne selv. Jeg deler ganske den Opfattelse, at saaledes burde det være ved alle Statsvirksomheder — som Trafikministeren for ganske nylig har udtalt i