

Udtalelser, at der ikke er gjort noget for at forbedre Forholdene. Jeg skal fremhæve, at siden Slutningen af Halvfemserne, da der sidst var Tale om Broen, er der bygget et tredje Færgeleje baade i Fredericia og i Strib, og der er anskaffet Færge, Anlægene er udvidet, ikke mindst paa Fredericia-Siden, og i de sidste fem-seks Aar er der anvendt omtrent 1 Mill. Kr. til Udvidelse af Anlægene derovre, uden at det dog paa langt nær er tilstrækkeligt. Det ved det ærede Medlem selvfølgelig. Man har foretaget adskillige af de mest paatrængende nødvendige Udvidelser, men hvis man skulde præstere væsentligt mere end nu, maatte man gaa til meget betydelige og kostbare Udvidelser, og det maatte selvfølgelig føre ind paa Overvejselen af, om man da ikke skulde gaa til den faste Broforbindelse i Stedet for med store Udgifter at foretage Udvidelser, som dog kun vilde være tilstrækkelige i en Aarrække.

Overfor det ærede Medlems Bemærkninger om Rentabiliteten vil jeg gerne fremhæve, som jeg hele Tiden har gjort, at Rentabilitetsberegningen er udført paa Grundlag af Forholdene og Priserne i 1922, saaledes som det ogsaa er fremhævet i Bemærkningerne til Lovforslaget. Det er givet, at der kan fremkomme Afvigelser i Rentabiliteten baade med et opadgaaende og med et nedadgaaende Prisniveau, men det kan der ogsaa med Hensyn til selve Anlægsudgifterne. Et bevægeligt Prisniveau i opadgaaende eller nedadgaaende Retning faar Indflydelse paa Rentabilitetsspørgsmaalet, det har det ærede Medlem Ret i, men jeg for mit Vedkommende føler mig overbevist om, at dette Anlæg vil blive et godt og rentabelt Anlæg for Statsbanerne, ogsaa fordi det giver Mulighed for at føre en langt større Trafik over Bælterne, end man kan ved Færgeanlægene.

For øvrigt takker jeg det ærede Medlem for hans Udtalelser og hans Stilling. Jeg forstaar godt, at Fredericia By kun med Beklagelse kan se, at man gaar til Anlægget af en Broforbindelse og gaar bort fra de nuværende Forhold, og jeg har i allerhøjeste Grad paaskønnet den Stilling, som Fredericia By har taget til denne Sag, idet de erkender, at naar man skal gaa til en Broforbindelse, er de Planer, som her er forelagt af Ministeriet, saa hensyntagende overfor Fredericia By, som de kan være. Men paa den anden Side vilde Fredericia By hellere beholde Forholdene, som de er, og derfor takker jeg det ærede Medlem, fordi han ikke ud fra

et lokalt Synspunkt tager Stilling til dette Spørgsmaal, men tager Stilling ud fra et alment Synspunkt og stemmer for Forslaget. Det paaskønner jeg i høj Grad.

Jeg vil derefter gerne gøre nogle faa Bemærkninger til det ærede 4de tingvalgte Medlem (Ejsing). Det ærede Medlem begyndte med at omtale „Lovjageriet“ i disse Dage; det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, var ogsaa inde paa at tale om det forcerede Arbejdstempo, og det er jo saaledes i disse Dage, at der er et overordentlig forceret Arbejdstempo, ikke blot i dette høje Ting, men ogsaa i Folketinget. Jeg føler mig imidlertid overbevist om, at det er en Beklagelse, som man vil høre ved Slutningen af enhver ordinær Rigsdagssamling uden Hensyn til, om vi staar overfor et Valg eller ikke. I de 15 Aar, jeg har været Medlem af Rigsdagen, har det været saaledes hvert eneste Aar, at ved Slutningen af Rigsdagssamlingen samlede der sig i de sidste Dage en overordentlig stor Mængde Stof. Der er dog det gode ved det, at det næsten alle sammen er Sager, som er forberedt til Ordning. Men selvfølgelig kommer der noget forjaget over Arbejdet i de sidste Dage, og det er for saa vidt beklageligt. Jeg tror imidlertid, som sagt, at det ikke blot er saaledes i Aar, men saaledes har det været hvert Aar, og saaledes vil det blive i større eller mindre Grad ved Slutningen af enhver Rigsdagssamling. Og Beklagelsen vil vi ogsaa høre ved hver Rigsdagssamlings Slutning.

Det ærede 4de tingvalgte Medlem mente, at Overslaget ikke kunde holde, og fremkom med forskellige Bemærkninger om Middelfart og Strib o. s. v. Jeg skal ikke gaa stærkt ind derpaa, fordi jeg tidligere har udtalt mig derom, og skulde jeg gendrive det her, vilde det blive Gentagelser. Det ærede Medlem tvivlede ogsaa om Rentabiliteten og fremhævede, at da der i Halvfemserne var Tale om at bygge Broen, regnede man med ca. 2 pCt. mod nu 10 pCt. til Forrentning og Amortisation. Men man maa huske paa, at i de 25 Aar siden Halvfemserne er baade Gods- og Personmængden, der befordres over Lille Bælt, blevet tredoblet. Godstransporten er steget fra 194 000 Tons til 577 000 Tons, og Antallet af de Personer, der befordres over Lille Bælt, var den Gang $\frac{1}{4}$ Million, nu er det $\frac{3}{4}$ Million. Denne Tredobling af Trafikken skulde dog nu give Betingelse for en bedre Forrentning. En Udvidelse af Ventesalene ved Strib kan jo ikke medføre store Udgifter, og man vil henlede Statsbanernes Opmærksomhed paa,