

ikke selv behøver nogen Nedsættelse, den er meget tilfreds med den Fragt, den har, men hvis man vil give Kullene en Nedsættelse, maa Tørveindustrien absolut kræve, at den Beskyttelse, som den indenlandske Tørveindustri har gennem den billige Fragt, opretholdes ved, at ogsaa Tørvefragten nedbringes; og sker det, saa er vi ude i helt andre Tal for Banernes Økonomi.

Jeg skal derfor henstille til det ærede Medlem Hr. Rode, at han indstiller Skydningen paa Statsbanernes Takster. Han maa i øvrigt være klar over, at han ikke kan stille Forslag om at give Statsbanerne et Tilskud paa mellem 17 og 18 Mill. Kr. til en 25 pCt.s Nedsættelse af Statsbanernes Godstakster for at ophjælpe Landets Industri uden at maatte tage Konsekvenserne for Privatbanernes Vedkommende. Vi har som bekendt i Kilometerlængde lige saa mange Privatbaner som Statsbaner, og Erhvervslivet omkring Privatbanerne kan formentlig i saa Fald ikke være Stifbarn. Men det vilde jo igen være at lægge Privatbanernes fremtidige Økonomi over paa Staten, naar man gav dem Tilskud til at opretholde kunstige Takster, der var for lave til, at Virksomhedernes Drift overhovedet nogen Sinde kunde komme til at løbe rundt.

Regeringen kan i hvert Fald ikke følge det ærede Medlem Hr. Rode i hans Takstpolitik, men agter at fortsætte den Linie, vi hidtil har fulgt, nemlig uden at komme ind i en Underskuds- eller Statslaanspolitik at nedbringe Statsvirksomhedernes Takster det mest mulige.

Overfor det ærede Medlem Hr. N. Neergaard, som har udtalt sig for at tilvejebringe de 17—18 Mill. Kr. til en 25 pCt.s Nedsættelse ved at nedsætte Tjenestemændenes Lønninger og forlænge deres Arbejdstid, skal jeg kun henholde mig til Finansministerens om dette Spørgsmaal fremsatte Udtalelser.

De ærede Medlemmer Hr. Pürschel og Rode og i øvrigt flere andre Medlemmer senere har spurgt mig, om jeg vilde være villig til at tage Spørgsmaalet om Lille Bælts Broens Udbygning som Færdselsbro i første Omgang op til fornyet Overvejelse, og det ærede Medlem Hr. Rode tilføjede for sit Vedkommende, at det ikke kunde anses for økonomisk forsvarligt, at det,

der dog en Gang skal komme, ikke samtidig planlægges og sikres gennem de fornødne Bevillinger.

Loven om Lille Bælts Broen er vedtaget saa sent som 29. Marts 1924, altsaa for ikke stort mere end 2 Aar siden. Spørgsmaalet om samtidigt Anlæg af en Færdselsbro er ikke noget nyt Spørgsmaal, som senere er dukket op. Tværtimod kan man vel sige, at største Parten af Rigsdagens Forhandlinger i 1924 drejede sig netop om dette, hvorvidt det skulde være en Jernbanebro eller en kombineret Jernbane- og Færdselsbro, og der kan vistnok ikke herom siges noget, der ikke allerede blev sagt den Gang af Tilhængere og Modstandere. Folketinget vedtog efter en længere Udvalgsbehandling en Jernbanebro; ingen foreslog, at der samtidig skulde bygges en Færdselsbro. 98 Medlemmer af dette Ting stemte for Loven, og de 22, som stemte imod, ønskede hverken en Jernbanebro eller en Færdselsbro. Ved Loven planlagdes og sikredes en eventuelt kommende Færdselsbro, for saa vidt som der bevilgedes 1½ Mill. Kr. til at udføre Jernbanebroens Piller under Vandet saa store, at der herpaa kan rejses en Færdselsbro. Heller ikke kan vel nogen ville paastaa, at de økonomiske Forhold er bedre nu end i 1924, og i 1924 mente man det endda nødvendigt at udskyde en Række Baneanlæg for at sikre Penge til Lille Bælts Broen.

Statsbanerne er nu gaaet i Gang med Arbejderne paa Lille Bælts Broen. Selve Brobygningsarbejdet er udbudt og ventes paabegyndt først i det kommende Aar, og en Ændring af Planerne vil medføre en Standsning i Paabegyndelsen af Arbejdet paa Broen i ca. ¾ eller 1 Aar, hvilket jeg vil anse for uheldigt, bl. a. under Hensyn til, at Erhvervslivet trænger til snarest at faa det Arbejde, det kan faa, og der er ikke Tvivl om, at det udbudte Lille Bælts Bro-Arbejde vil sætte Masser af Hjul i Gang, saa snart det er givet til dem, der skal have det. Jeg vil derfor anse en saadan Standsning for meget betænkelig.

Der har under disse Omstændigheder for mig ikke været nogen Impuls til at søge Loven om Lille Bælts Broen ændret, men jeg er naturligvis villig til i Samraad med Finansudvalget at drøfte Spørgsmaalet, herunder ogsaa den økonomiske Side af Sagen,