

**[Bjerring.]**

Foruden den tekniske Side af Sagen er der en anden, ikke mindre væsentlig Side, nemlig den økonomiske. Som jeg tidligere har nævnt, beløber Udgifterne paa Grundlag af Priseniveauet i August 1931 sig til 33,6 Mill. Kr. Der vil sikkert nu som tidligere, naar dette Spørgsmaal har været paa Dagsordenen i Rigsdagen, blive fremsat visse Betæneligheder ud fra et økonomisk Synspunkt, idet man vil hævde, at et saa stort Projekt maa udskydes til bedre Tider. Overfor dette vil jeg hævde, at man først maa stille sig det Spørgsmaal, om det er en produktiv Udgift, samtidig med at man alvorligt overvejer, om der ikke ved Nedlæggelsen af Færgefarten, Indskrænkning af Stationsanlæg m. m. spares en Del Penge til Forrentningen af Udgifterne ved Broanlægget. At det i høj Grad er en produktiv Udgift, kan ikke omtvistes, selv ikke af dem, der nærer de største økonomiske Betæneligheder ved Lovforslaget. Med Hensyn til det Beløb, der kan forrentes gennem Besparelser, skal jeg henvise til Bemærkningerne i Lovforslaget, hvori der findes en udførlig Beregning, der viser, at Statsbanernes økonomiske Interesse i Broanlægget andrager 15,7 Mill. Kr. Den Nedgang i Driftsindtægter, der vil fremkomme ved Automobiltrafikens forøgede Konkurrencemuligheder, vil forhaabentlig i nogen Grad opvejes af de Fordele — hurtigere Toggang, mindre Forsinkelse og større Bekvemmelighed m. m. —, der opnaas for de rejsende. Det Beløb paa 15,7 Mill. Kr., der udgør Statsbanernes Andel i Udgiften ved Broanlægget, belastes Statsbanernes Anlægsbudget, medens Resten af Udgiften udredes af Statskassen. De hertil nødvendige Midler tilvejebringes ved, at der fra den Dag, Loven om Storstrømsbroen træder i Kraft, og i det fornødne Antal Aar svares en Afgift af 1 Ø. pr. Liter Benzin, som indføres eller fremstilles her i Landet. Fordelingen af Udgifterne mellem Statsbanerne og Statskassen er foretaget paa et saadant Grundlag, at den efter min Mening ikke i nogen Grad kan kritiseres. I Betragtning af Automobiltrafikens store Interesse i Færdelsbroen kan der heller ikke rettes berettigede Indvendinger mod denne Afgift. Naar Dækning er opnaaet for den Del af Anlægsudgiften, der paahviler Statskassen, vil Benzinafgiften være at henlægge til en Fond, af hvis Renter de fremtidige Udgifter til Vedligeholdelse og Drift af Broanlægget afholdes. Naar denne Fond har naaet en saadan Størrelse, at det efter Ministerens Skøn er til-

strækkeligt til at dække Udgifterne ved den fremtidige Vedligeholdelse og Drift, bortfalder denne Afgift, og Broanlæggenes Drift og Vedligeholdelse hviler da i sig selv og lægger hverken Beslag paa Statsbanernes eller Statskassens Midler. Dette maa siges at være en ubestridelig Fordel.

Naar der tales om de store Udgifter ved Broanlægget i Forbindelse med de daarlige Tider, maa det erindres, at Forarbejderne til Broen først tænkes paabegyndt i 1932—33, at Broen først ventes færdigbygget i Finansaaret 1939—40, og at der i de to første Aar kun bliver Anvendelse for mindre Beløb. Først fra 1934—35 vil der blive Anvendelse for 5—6 Mill. Kr. aarligt. Da Bestemmelsen om Benzinafgiften træder i Kraft samtidig med, at Lovforslaget vedtages, kan denne Afgift dække Udgifterne ved Anlægget indtil 1936—37, saaledes at Statskassen først skal træde til i de tre sidste Byggeaar. Til den Tid er Arbejderne ved Lille Bælts Broen og Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik tilendebragt, hvorved Staten aflastes for betydelige Udgifter.

Som jeg bemærkede før, har der, hver Gang dette Forslag har været til Behandling i Rigsdagen, været fremsat økonomiske Betæneligheder og Ønske om Udsættelse til bedre Tider. Saadanne Betæneligheder fremsattes ogsaa i Samlingen 1908—09. Jeg skal med den højtærede Formands forventede Tilladelse citere en Udtalelse af den daværende Trafikminister Jensen-Sønderup ved Fremsættelsen af Lovforslaget om Storstrømsbroen i 1908—09:

„Naar man nu — selvfølgelig med nogen Grund — siger: Det er mange Penge, der bliver at anvende for at tilvejebringe Forbindelse mellem Masnedø og Falster, vil jeg overfor denne berettede Udtalelse gøre opmærksom paa, at man vist ikke nogen Sinde med større Ret end her, selv i økonomisk daarlige Tider, har kunnet anbefale et ret kostbart Foretagende.“

Derefter kom Jensen-Sønderup ind paa en nærmere Omtale af de Fordele, der knytter sig til den faste Broforbindelse. Disse Udtalelser falder i det store og hele sammen med det af mig tidligere fremførte, og jeg kan fuldt ud tiltræde dem.

For øvrigt er jeg af den Opfattelse, at det offentlige ikke kan overlade Beskæftigelsesproblemet til det private Initiativ, særlig naar det gælder produktive Udgifter, der i egentligste Forstand er i Erhvervslevnets og Samfundets velforstaede Interesse.

Med Henblik paa Valutasituationen har jeg den Tro, at den højtærede Trafikminister,