

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

portprodukter —, at Beparelsen i Tid af Godsforsendelser ogsaa vil blive stor, endda væsentligt større end for Persontrafikken. Her medfører Befordringen paa Færge med den deraf følgende Rangering, Ombord- og Igang sættelse, ny Rangering, Indsættelse af Tog o. s. v. samt Ventetid for Vognenes Overførelse under stærk Trafik og daarlige Vejrforhold store Forsinkelser i Befordringen, som er til Skade for disse Befordringer, og som helt vil falde bort, naar en fast Forbindelse kommer i Stand.

Det ærede Medlem spurgte dernæst, hvilken Indflydelse Lille Bælts Broens Ibrugtagen vil have paa Trafikken Gedser—Warnemünde. Mig bekendt ingen, og jeg ved heller ikke af, at Statsbanerne nogen Sinde har givet Udtryk herfor. Naar det ærede Medlem spurgte mig, om det er muligt for os at konkurrere med Ruten Trälleborg—Sassnitz, gør jeg opmærksom paa, at vor Rute via Gedser—Warnemünde stadig har den største Trafik af disse to Ruter, og den har den Fordel for de rejsende, at Sørejsen fra Gedser til Warnemünde kun er halvt saa lang som mellem Trälleborg og Sassnitz. Paa begge Ruterne findes der foruden den egentlige store Sørute en lille Færgeoverfart, i den svensk-tyske Forbindelse beliggende mellem Rügen og Fastlandet og i Danmark mellem Masnedø og Orehoved. Disse 2 smaa Færgeoverfarter giver omtrentlig lige store Forsinkelser paa begge Ruter. I Fjor bestemte man sig til at erstatte Færgeoverfarten mellem Rügen og Fastlandet med en Dæmning og en Bro, hvad der vilde give den svensk-tyske Rute en Forbedring i Rejsehastigheden og betyde et Minus for Gedser-Ruten, og den Omstændighed, at denne Bro-Forbindelse nu synes midlertidig opgivet paa Grund af Valutaforskellen mellem svensk og tysk Mønt, kan da kun tilskynde os til saa hurtigt som gørligt at faa vor Kontinentalrute placeret bedst muligt i den internationale Trafik.

Det ærede Medlem udkastede, da han derefter kom ind paa sine økonomiske Betragtninger, det Spørgsmaal, om det var forsvarligt i Dag at vedtage, at Finansministeren om saa og saa mange Aar kunde udstede Statsobligationer for de Penge, der var anvendt til Broen, og pegede i saa Henseende paa den tilsvarende Bestemmelse i Loven om Lille Bælts Broen. Han kunde for saa vidt have peget paa tilsvarende Bestemmelser i alle de siden 1908 vedtagne Love om Jernbaneanlæg. Hvilken Fare der skulde ligge heri, ser jeg ikke, og navnlig

forstaar jeg ikke det ærede Medlems Hensyn paa Lille Bælts Broen, thi naar det i Øjeblikket ser vanskeligt ud med Hensyn til Fremskaffelse af Anlægskapital, skyldes det jo netop, at Finansministeren ikke kan anvende denne Bestemmelse. Hvis Finansministeren i Øjeblikket kunde afsætte til rimelig Kurs samtlige de Statsobligationer, han har Ret til, for de i Aarenes Løb udførte Jernbane- og Broanlæg, saa var der overhovedet ingen økonomisk Krise, saa var der jo rigeligt Penge til mange Nyanlæg.

Det ærede Medlem Hr. Tange gjorde opmærksom paa, at da Anlægsudgifterne i Lovforslaget var opgivet efter Prisniveauet i August 1931, vilde den siden da indtraadte Valutasituation, hvorved vi, som han udtrykte sig, ikke længere havde en fast, men en flydende Mønt, indebære et Usikkerhedsmoment med Hensyn til, hvad Anlægene virkelig vilde komme til at koste. Ja, det er rigtigt nok, men heroverfor vil jeg gøre opmærksom paa, at dette Risikomoment efter Lovforslagets Ordlyd er fjernet for Statsbanernes, altsaa for Statskassens, Vedkommende, idet Statens Bidrag er fastlagt til 15,7 Mill. Kr. og den eventuelle Risiko saaledes bæres af Benzinafgiften. Det ærede Medlem fik Statens Anlægsudgifter til Lille Bælts Broen, Elektrificering af Københavns Nærtrafik og Storstrømsbroen op til over 100 Mill. Kr. Jeg kan berolige det ærede Medlem med, at dette Tal ikke er rigtigt. Selv om man til Storstrømsbroens 15,7 Mill. Kr. og Lille Bælts Broens 32,8 Mill. Kr. samt den københavnske Nærtrafiks Elektrificerings 16,9 Mill. Kr. vil lægge Tilskuddene til Provinsens Nærtrafik, Privatbanerne, paa 11½ Mill. Kr., kommer man endda kun op til lidt over 75 Mill. Kr. i alt. Det ærede Medlem var efter min Mening ikke saa lidt umild, for ikke at sige haard, mod de fire Amter, som har Tilknytning til de to Broanlæg. Medens andre Talere, bl. a. det ærede Medlem Hr. N. Neergaard, glædede sig over og fremholdt som betydningsfuld den Interesse, disse Amter havde givet til Kende gennem deres Overtagelse af en Del af Udgifterne, udtalte det ærede Medlem Hr. Tange sig nærmest irettesættende overfor disse Amter og tvivlede om deres økonomiske Sans, naar de kunde indlade sig paa noget saadant under de nuværende økonomiske Forhold, ligesom det ærede Medlem gentagende bebrejdede ikke alene disse fire Amter, men samtlige Amter og Sognekommuner den Luksusvejbygning, disse for Tiden var inde i. Med hvilken Beføjelse det ærede Medlem karakteriserer som Luksusveje saadanne