

[Tange.]

Rigsfinansminister Rudolph Hilfferding. Han behandler i denne Artikel de økonomiske Forhold, og efter at have gjort Rede for, hvorledes Katastrofen, som han siger, er begyndt som en Agrarkrise og derefter hurtigt har udviklet sig til en Industri- og Kreditkrise, mener han, at vi nu staar Ansigt til Ansigt med Faren for det mest katastrofale Sammenbrud i Menneskehedens Historie. Det er en forhenværende tysk Minister, der i den danske „Social-Demokrat“ skriver, at vi staar overfor Faren for et Sammenbrud saa katastrofalt, som Menneskeslægten nogen Sinde har oplevet det. Det er den Baggrund, hvorpaa de Herrer staar og taler optimistisk og siger, at vi ganske roligt kan skride til Gennemførelsen af dette Lovforslag, det er en bydende Nødvendighed!

Det er det, jeg tillader mig at gøre opmærksom paa; jeg gjorde det maaske ikke saa udførligt i Gaar, men efter de Taler, der har lydt, siden jeg talte i Gaar, forekommer det mig nødvendigt at faa Linierne trukket op.

Det er ud fra den Opfattelse, at man under saadanne Forhold skal se sig to Gange for, før man handler, at jeg har tilladt mig paa et Flertal af mit Partis Vegne at sige: Er det dog ikke rimeligt, at vi standser lidt og ser os for. Thi hvad er det, man indbyder os til gennem dette Lovforslag? Det ærede Medlem Hr. N. Neergaard sagde i Gaar — jeg maa maaske have Lov til at citere blot nogle faa Linier — det staar Sp. 2653:

„Det andet Spørgsmaal, om det kan betale sig“

— altsaa at bygge disse Broer —

„om det kan forrente Kapitalen, er jo besvaret af den højtærede Trafikminister gennem de Anmærkninger, der ledsager dette Lovforslag — og jeg mener besvaret paa en tilfredsstillende Maade.“

Jeg vil hertil sige: Det er jo netop det, det slet ikke er. Det er en fundamental Misforstaaelse, at Spørgsmaalet er besvaret fyldestgørende i Anmærkningerne. Der er, som man altid gør ved saadanne Lejligheder, stillet en Sandsynlighedsberegning op, og naturligvis er den stillet saaledes op, at det kan betale sig for Statsbanerne. Men om denne Beregning kan holde Stik, er der, som jeg sagde i Gaar, ikke et Menneske, der er i Stand til at vide. Jeg mener ikke, at man i og for sig kan bebrejde Ministeren, at han ikke er i Stand til at besvare dette Spørgsmaal, for det beror fuldstændig paa, hvad Anlægget vil komme til at koste, og det er ikke klaret med at henvise til, at

Statsbanerne er sikret. Det er naturligvis af Betydning, at Statsbanerne i denne Forbindelse er sikret, men jeg er ganske enig med det ærede Medlem Hr. Korsgaard i, at det ikke er tilstrækkeligt. Det er det danske Samfund, som her gaar ind for en Bevilling paa 40 Mill. Kr., og selv om Statsbanerne er blevet garderet mod Virkningerne af den flydende Krone, saa er der andre, der kan komme til at betale.

Jeg ved ikke, om det ærede Medlem Hr. N. Neergaard, hvis det viser sig, at Storstrømsbroen i Stedet for at koste godt og vel 33—34 Mill. Kr. som beregnet kommer til at koste lad os sige: 45 Mill. Kr. eller et lignende Beløb, saa vil henvise til, at i 1932 havde man regnet ud, at Anlægget vilde betale sig; det er nu ganske vist blevet 10—15 Mill. Kr. dyrere, men det er der ikke noget at gøre ved, det er nu en Gang udregnet, at det kan betale sig! Det er det, der er det forfærdelige, havde jeg nær sagt, ved dette Lovforslag, at man aner ikke — heller ikke den højtærede Trafikminister — noget som helst om, hvad dette Anlæg vil komme til at koste den Dag, det skal føres ud i Livet.

Den højtærede Trafikminister gjorde Rede for, hvad det vilde betyde for Statsbanerne, og sagde i denne Forbindelse, at det for Rejsen til Berlin vilde betyde en Besparelse paa 50 Minutter, saa vidt jeg forstod. Jeg maa indrømme, at der er sket Fremskridt i de 22 Aar, der er gaaet siden Forhandlingerne i 1910; den Gang var der mange, der regnede med, at man kun kunde spare et Kvarter paa denne Rejse, men nu er man altsaa kommet til det Resultat, at der kan spares 50 Minutter. Jeg ser fuldt vel Betydningen heraf, Betydningen af, at man faar Trafikforholdene forbedret, men jeg maa atter gentage: Er Tidspunktet til at koste 40 Mill. Kr., eller i hvert Fald for Storstrømmens Vedkommende 33—34 Mill. Kr., for at spare disse 50 Minutter paa Rejsen til Berlin?

Jeg maa sige, jeg blev noget forbavset over at høre den højtærede Trafikminister udtale saa bestemt, at Lille Bælts Broen ingen Indflydelse vilde have paa Trafikken paa Gedser—Warnemünde-Ruten. Jeg blev i høj Grad forbavset over det. Jeg tror ikke, jeg tager fejl, naar jeg siger, at vi i Forhandlingerne i Udvalget om Lille Bælts Broen i Aarene 1924—25 fik Indtryk af, at man maatte regne med, at naar denne Bro var færdig, vilde en betydelig Del af Trafikken kunne ledes over den, navnlig Trafikken til Hamborg, og hvis jeg hørte det ærede Medlem Hr. Korsgaard rigtigt,