

**[Drachmann.]**

fra Industriens Side har muliggjort, at dette Kulspørgsmaal er blevet løst tilfredsstillende, ligesom det øvrige Samfund paatager sig ubetingede Ofre paa denne Konto. Det drejer sig i alt om ca. 3 Mill. Tons Kul om Aaret, og ærede Medlemmer vil forstaa, at blot en Merpris paa 1 Kr. eller et Par pr. Ton vil betyde en meget drøj Belastning af vort nationale Brændselsbudget.

For Jern og Staal gælder mindre faste Aftaler, men ogsaa her vil der fra dansk Side blive udfoldet positive Anstrengelser for at skaffe Englands Industri forøget Afsætning, altsaa takket være direkte danske Ofre. Det vides, at ikke mindst dette Punkt, Jern- og Staalproblemet, har været vanskeligt at klare under Forhandlingerne som naturlig Følge af, at de engelske Priser paa disse Omraader i særlig Grad er fjernet fra det normale og sædvanlige Konkurrenceniveau.

Det vides ogsaa — og den højtærede Udenrigsminister erkendte det nu for lidt siden —, at Storstrømsbroen har spillet en afgørende Rolle og for saa vidt været den Faktor, som har trukket et tungt Læs igennem. Det vil da være berettiget at sige blot et Par enkelte Bemærkninger om denne Sag og denne Bro. Da vi i sin Tid her i Rigsdagen vedtog Loven om Storstrømsbroen og Oddesund-Broen, var det forudsat, at to Trediedele af Udgifterne vilde gaa til dansk Arbejde og dansk Materiale, medens en Trediedel vilde gaa til fremmed Materiale. Nu er Projektet lavet saaledes om, at to Trediedele bliver udenlandsk Materiale og Arbejde, og en Trediedel dansk Arbejde.

Det kommer af, at oprindeligt var Broen tænkt som det, den naturligt skal være: først og fremmest et Led i det danske Trafiknet. Senere er den mere fremtrædende blevet et Led i den dansk-engelske Handelstraktat og maa formodentlig allerede have gjort sin Nytte dér for at bringe Staalkontingenter op. Altsaa for at overvinde de Vanskeligheder, jeg før omtalte, paa Staal- og Jernproblemets Omraade, har det været nødvendigt at forøge Anvendelsen af Staal, altsaa det engelske Materiale, medens der er Tale om et mindre Forbrug af Cement og Beton, det vil sige det danske Materiale. Paa denne Maade har man faaet Forholdet to Trediedele og een Trediedel byttet om, saaledes som jeg før antydede.

Jeg maa selvfølgelig beklage dette, ogsaa af Hensyn til selve Brokonstruktionen. Det oprindelige Projekt, Statsbanernes Projekt, til denne Bro repræsenterede en smuk, let, elegant bygget Bro, en Jernbetonbro med Buer, jeg kunde fristes til

at sige en typisk dansk Bro. Nu derimod faar vi en typisk engelsk Bro med stive Pladejernsdragere. Borte er de danske Betonbuer, og engelsk Staal og engelsk Massivitet er traadt i Stedet. Jeg forstaa da Skuffelsen i danske Ingeniørkredse over denne Sags Forløb, thi det bliver altsaa nu saaledes, at man for at faa danske Broer at se maa gaa til Frankrig, til Randstaterne, Lilleasien, Persien, ja endog til Sverige og Tyskland, hvor dansk Ingeniørkunst, ikke mindst Brobygningskunst, er anerkendt overalt og har sat Spor.

Jeg skal ikke fordybe mig yderligere i denne Sag, der nu er afgjort, men blot sluttelig endnu fremhæve, at en god Portion Selvmodsigelse er der efterhaanden kommet i denne Sag. Som Led i dansk-engelsk økonomisk Tilnærmelse, bygget af engelsk Staal og med engelsk Kredit, hvorved jeg dog ikke vil sige, at de paagældende engelske Kreditydere har ydet noget særligt Offer, efter hvad Tegningen af Laanet i London viser, da bygger man en Kæmpebro til Lettelse af vor Hovedforbindelse med Tyskland!

Foruden Aftalen om Jern og Staal er der en Række Toldbindinger og Nedsættelser, hvorved Danmark paatager sig Forpligtelser. Heller ikke jeg skal gaa i Detailler her, men blot hæfte mig ved et Par enkelte Eksempler paa Nedsættelse af danske Industritoldsatser, f. Eks. Satsen for Personautomobiler. Om denne Nedsættelse har man Ret til at sige, at vi her har nedsat Tolden til et saa lavt Niveau, at man ganske bevidst har maattet ofre en paatænkt Optagelse af en dansk Produktion paa dette Omraade, en Produktion, der utvivlsomt navnlig beskæftigelsesmæssigt kunde have haft den allerstørste Betydning. Jeg nævner Nedsættelsen for Filthatte, Silkefor, Kiks, Marmelade o. s. v., alt Nedsættelser, som tilsyneladende kun virker som Smaating, navnlig i Forbindelse med denne store, vigtige Traktat, men som dog for de Virksomheder, de nu en Gang rammer, bliver særdeles følelige.

Da det er umuligt for os at overse den Toldlov og de Ændringer til Toldloven, som er Supplement til Traktaten, vil jeg gerne straks her have Lov til at forudskikke, at jeg haaber, den fungerende Finansminister, den højtærede Handelsminister, vil svare mig bekræftende, naar jeg gaar ud fra, at da man dog maa erkende, at der er noget Hastværksarbejde i dette Lovgivningsarbejde, vil man kunne faa Adgang til en vis Revision, hvis der er rene Urimeligheder eller aabenbare Uretfærdigheder, der kan rettes, selvfølgelig uden at Rettel-