

[Rimstad.]

mente; når man, sagde han, vedtog en række udgifter, måtte man jo også sørge for, at de tilsvarende indtægter var til stede. Nå ja, men så har man jo altså den udvej at undlade at vedtage en del af udgifterne — det er, hvad udtrykket „at sætte tæring efter næring“ efter vor mening står for.

Med henblik på de foreliggende lovforslag forekommer det os, at disse to sammen med mange andre ikke hører til blandt de aller-mest presserende i en tid, hvor problemerne først og fremmest hedder arbejdskraft til industrien, almindelig forbrugsbegrænsning i befolkningen, økonomisering med udenlandsk valuta og først og sidst produktion og igen produktion. Jeg synes, der for regeringen i dette må være tanker til overvejelse. Man kan godt vedtage disse lovforslag, der i og for sig er særdeles fornuftige, uden at man derfor binder sig til at lade dem føre ud i livet, før man bedre er i stand til at overse de meget vanskelige økonomiske problemer, der ligger lige foran os.

Vi for vort vedkommende vil lade vor stilling ved tredje behandling afhænge af den højtærede ministers stilling til de her anførte betragtninger.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg håbede, at jeg her ved de to lovforslags anden behandling ville være i den situation, at jeg kunne takke ikke alene samtlige ordførere, men også samtlige medlemmer af det høje ting for tilslutning, men man bliver jo bestandig overrasket. Jeg er imidlertid i den heldige situation, at jeg kan takke det samlede udvalg for enstemmig indstilling vedrørende de to foreliggende forslag.

Det ærede medlem hr. Foss' udtalelser forbausede mig unægtelig, idet det ærede medlem som udgangspunkt for sin modstand mod disse to forslag anførte, at regeringen havde lovet at forelægge en opgørelse over den kommende tids trafikopgaver. Jeg husker ikke, om det ærede medlem har haft orlov fra tinget eller har været bortrejst, men det er en kendsgerning, at vi netop i denne samling på basis af en betænkning vedrørende den kommende tids trafikopgaver har drøftet alle disse spørgsmål. Så vidt jeg i øjeblikket erindrer, var det i forbindelse med lovforslaget om en fast for-

bindelse over Store-Bælt. Derfor undrer det mig, at man rejser dette spørgsmål ved disse to lovforslags behandling, også fordi hvert enkelt medlem af dette ting har fået en temmelig omfangsrig betænkning fra det trafikøkonomiske udvalg om alle disse spørgsmål. Nu kan det ærede medlem hr. Foss jo sige: ja men det var for 20 år frem i tiden, og det, der interesserer mig, er de øjeblikkelige opgaver. Dem er der imidlertid også gjort rede for dels i bemærkningerne til lovforslaget om påbegyndelsen af Store-Bæltforbindelsen, dels i forbindelse med spørgsmålet om bygning af en ny Lille-Bæltbro og i øvrigt i forbindelse med den vedtagne finanslov.

Vel er det realistisk i en tid som den, vi nu gennemlever, hvori der i høj grad er mangel på arbejdskraft, at rejse spørgsmålet om, hvilke arbejder man bør gå i gang med, men jeg synes ærlig talt ikke, det er på sin plads på et område som dette, hvis der skal være nogen virkelig mening i tingene. Formålet med de to foreliggende lovforslag er at gennemføre en rationalisering, hvorved der kan spares 4-5-6 mill. kr., hvad det nu kan blive, ved nedlæggelsen af de banestrækninger, der nu er tale om, og at oprette en ny overfart, som ganske vist koster nogle penge — vi regner med, at den nye færge vil koste ca. 5 mill. kr., og at havneanlæggene med de tilsluttende vej-anlæg vil komme til at koste omkring 6-7 mill. kr. — men som vi samtidig mener skulle være en god forretning, idet den ny færgerute på en helt anden måde end den gamle kan betjene overfarten fra Sydfyn til Als og derved også tilføre statsbanerne væsentlig større indtægter, end tilfældet har været tidligere.

Det ærede medlem hr. Foss spurgte, om det ikke kunne lade sig gøre at reparere den gamle færge, så den midlertidigt kunne bruges. Der er i lovforslagets bemærkninger gjort rede for de undersøgelser, der har været foretaget, og de viser, at det vil koste ca. 2 mill. kr. at reparere den gamle færge, og man ville ikke derved få en færge, der var væsentlig hurtigere, og man ville heller ikke få en færge, der kunne tage væsentlig flere biler end den, vi har i øjeblikket. Det er i det hele taget en meget dårlig færge. Det vil de ærede medlemmer af udvalget, der var med færgen, da vi var ovre for at