

[Kai Moltke.]
 projektet vente en lille smule. Endvidere bør man drage konsekvensen af disse ting og for det storkøbenhavnske og nordsjællandske område erkende, at hvis denne vej med Saltholmprojekt og baner vælges, så drejer det sig om at sætte tempoet for udviklingen af det storkøbenhavnske nærtrafikapparat, de offentlige trafikmidler, op i langt hurtigere takt end hidtil, for man kan ikke gå hurtigt frem på ét område og sakke bagud med alle de ting, som er forudsætningerne for, at det, som man foretager, kommer til at fungere.

Jeg tror, man skal erkende, at der vil være en vis rimelighed i, hvis vi får visse både planmæssige og økonomiske forskydninger i samfundet, at ved siden af forbindelserne med Norden må Store-Bæltshavnene og udvikling af de vestsjællandske havne, hvor vi har olieraffinaderierne, være noget af det, man skal tage med i kikkerten, og man kunne vel endogså sige, at noget af det, som mangler i udviklingen af det nordjyske underudviklede område, er virkelige kraftcentre som dem, vi ser på det vestlige Sjælland og i det sydlige Jylland. Jeg tror altså, at man i høj grad skal henvende sin opmærksomhed herpå, også hvis man vil hindre den hidtidige overkoncentration af befolkning og arbejdskraft ensidigt omkring København.

Det andet problem, som er draget ind i diskussionen her, er spørgsmålet om finansieringen. Her bliver jeg med det samme nødt til at berøve hr. Sigsgaard fra VS en af hans dyre illusioner. Han siger: ja men staten må hellere investere alle pengene selv og så låne i udlandet. Jeg har aldrig nogen sinde hørt, at man kunne låne penge i udlandet og lade staten investere, uden at både stat og skatteborgere er blevet nødt til at betale den samme rentemæssige hoveriafgift, som man gør i tilfælde af, at man overlader det til danske private entreprenører. Det forekommer mig, at det, som skulle være en protest, her blev til et buk for udlandets finanskapital, som man i alle tilfælde ikke skulle have brugt socialismens navn til at forsvare fra denne talerstol. Så let kan man nu heller ikke springe over grundproblemerne, når man snakker om økonomisk udbytte.

Og så er vi inde på et andet felt, hvor jeg også bliver nødt til at distancere mig en lille smule. Det er afgiftssystemet. Der er ingen, der kan lide afgifter, det er vel ligegyldigt, om det er på snaps eller på broer eller hvad som helst. De fleste vil helst være fri for dem, det er en kendsgerning, og der er nogle, der synes, at man skal bare indtage de standpunkter, som folk helst vil høre i den givne situation, og så tror man, man klarer den politiske situation og en politisk popularitet ved det. Men er sandheden ikke den, at hver gang der bliver bygget en bro, så fritages folk for afgifter? Mig bekendt skulle man, før man opførte Storstrømsbroen, i sin tid betale gebyrer — der var ganske vist ikke så mange biler — til hele 2 færges. Og i sin tid skulle man betale på færgen fra Strib over til Fredericia. Får vi Store-Bæltsbro, så er det dog ikke ubekendt, at der vitterlig erlægges temmelig betydelige afgifter i forvejen, idet man må betale for hver eneste bil, hvad enten det er en af de svære lastbiler eller en personbil, hver gang den skal over med en af statsbanernes færges. Betyder dette, at man er mod afgiftssystemet ved broanlæg osv., at man mener, at folk i stedet for som hidtil haft at betale for at komme over et farvand i fremtiden ikke skal betale noget, og tror man, at så udvikler produktionsmidlerne sig logisk ud fra denne nedsættelse af afgifter, idet man vælter dem over på staten og så tager mere i skat? Ja, man må undskylde mig. Jeg kan ikke helt acceptere dette skema; det er jo i virkeligheden ikke et spørgsmål om at pålægge afgifter. Man har jo hidtil haft afgifter, og det er et spørgsmål om fremtidig at overføre disse til samfundet, til staten, for at fremskaffe midler til at gøre disse ting mulige, hvor de er nødvendige; og i den orden, hvori de er nødvendige.

Det næste problem, som rejser sig, er, om man skal overlade det til private eller man skal lade staten så at sige lægge pengene ud på den ene eller den anden måde — det er jo ikke beløb, som forfalder på én gang. Her vil jeg sige, at jeg tror, der er den forskel, at når det er staten, der fastsætter en afgift for en bro, så bliver det billigere, for hvis man overlader det til private, kommer profitprovenuet til. Derfor foretrækker jeg, at staten selv tager den hovedsagelige del af