

[Tange.]

saa at det vil blive vanskeligt for Statsbanerne at forrente den Del, de skal overtage af de Beløb, der er Tale om.

Og hvad der gælder for Jernbanetrafikken, gælder i Virkeligheden ogsaa for Vejtrafikken. At Motororganisationerne ønsker at faa en fast Bro over Storstrømmen, er ganske naturligt — dette Krav vil sikkert heller ikke forstumme —, men i Tider som disse synes jeg ikke, det er helt tilstrækkeligt, at noget er *ønskeligt*; for at gaa til at bygge en Færdselsbro sammen med Jernbanebroen maa det være en byende Nødvendighed for Motorfolkene og Udviklingen af Motorkøretøjet i det hele taget. Og det er jeg ikke ganske sikker paa, man kan sige i Øjeblikket. Det forekommer mig derfor, at man ogsaa her maa have nærmere undersøgt, om det kan godtgøres baade fra Statsbanernes og fra de motorkørendes Side, at det er en Nødvendighed at skride til disse mægtige Udgifter.

Men lad os endelig tænke os, at dette kan besvares bekræftende, saa bliver til syvende og sidst den største Betænkelighed dog den finansielle. Den kan man i hvert Fald ikke komme udenom i Øjeblikket. Ogsaa i denne Forbindelse vil jeg gerne henvise til Mindretallets Betænkning i 1910. Det skrev den Gang:

„Der maa under Hensyn til Statens hele finansielle Stilling stærkt advares imod at binde ca. 9 Mill. Kr. til Udgifter, der ikke i Øjeblikket er absolut nødvendige.“

Disse Ord har jo endnu mere Gyldighed i Dag, end de havde den Gang. Den Gang var man bange for at binde 9 Mill. Kr., som efter Mindretallets Mening ikke var strengt nødvendige, i Dag staar man overfor at skulle binde ca. 40 Mill. Kr. til et Broforslag. I 1910 henviste man til, at man ikke turde gaa til disse Udgifter af Hensyn til hele den finansielle Stilling. Hvorledes var da den finansielle Stilling den Gang? Ja, jeg tror, man tør sige, at bortset fra nogle Bank- og Byggekrak et Par Aar i Forvejen, som vi godt husker, var den finansielle Stilling i Virkeligheden den, at vel fattedes Statskassen Penge, men det økonomiske Grundlag og navnlig Erhvervslevet i Danmark var i høj Grad sundt, men i Dag staar vi i en Erhvervskrise, som slet ikke kan sammenlignes med Stillingen i 1910, fordi den er saa voldsom, at ingen af os har oplevet noget lignende. Det er muligt, at man i Øjeblikket kan sige, at Statskassen ikke fattes Penge, men der er ikke den fjerneste Tvivl om, at inden ret længe kan man sige det

samme, som man sagde i 1910: at Statskassen fattes Penge. Og det synes jeg, at man maa tage Hensyn til.

Og dertil kommer saa endelig: Hvad vil til syvende og sidst det hele koste? Efter de foretagne Beregninger er Udgiften jo gjort op til ca. 40 Mill. Kr., men disse Beregninger er foretaget i August 1931, og nu har jeg ganske vist ingen Grund til at tro, at de ikke skulde være rigtige, men jeg maa dog gøre opmærksom paa, at siden August 1931 har vi faaet en flydende Mønt, vi har løsnet den danske Krone fra Guldet. Og hvad Betydning det vil have i det hele taget og navnlig for de Lovforslag, vi her behandler, er der ikke et Menneske, der i dette Øjeblik er i Stand til at bedømme. Om disse Broforslag vil komme til at koste 40 Mill. Kr., 50, 60 eller maaske kun 35 Mill. Kr. den Dag, de skal føres ud i Livet, er der ikke en eneste, som i Dag er i Stand til at sige noget om — heller ikke den højtærede Trafikminister. Og derfor forekommer det mig, at det at vedtage et saadant Lovforslag i en saa usikker Tid som den nuværende, hvor vi har en flydende Mønt, en Krone, om hvilken man i dette Øjeblik ikke ved, hvor den til sin Tid kan fastlægges, er for betænkeligt.

Jeg kommer nu til den Del af Lovforslaget, hvor der er Tale om Dækning af Udgifterne. Den foreslaaede Fordeling af Udgifterne til disse Broer, og da navnlig til Storstrømsbroen, er maaske nok rigtig. Man regner med, at Statsbanerne vil blive belastet med et Beløb af 15,7 eller maaske godt 16 Mill. Kr., hvis man lægger Forrentningen af visse Beløb til. Jeg tror ikke, der kan indvendes noget imod, at Statsbanerne tager denne Del af Udgifterne paa deres Kappe. Jeg gaar ud fra, at man her har foretaget meget nøjagtige Beregninger, og man er altsaa kommet til det Resultat, at Statsbanerne skal bidrage med ca. 16 Mill. Kr. af det samlede Beløb paa 33,6 Millioner, som Storstrømsbroen er beregnet at skulle koste. For dette Beløb skal der udstedes Statsobligationer paa samme Maade, som man vedtog det i sin Tid for Lille Bælts Broens Vedkommende. Jeg tror ikke, at der saglig set kan indvendes noget imod at gaa den Vej. Det er ogsaa den eneste Vej, man kan gaa, naar man skal skaffe Statsbanerne de Penge, men jeg vil gerne have Lov at pege paa, om der ikke alligevel er noget farligt ved i dette Øjeblik at fastslaa, at Staten skal blive ved med at udstede Statsobligationer lige til 1940. Vi ved jo alle, at det er den Fremgangsmaade, man bruger for Lille Bælts Broens Vedkommende,