

selv i Fjor pegede paa den gennemgaaende Trafik som et Argument for at vedtage denne Bro, og saa maa han give mig Lov til at sige, at det er et Forhold, der har været fremholdt navnlig af det ærede Medlem som Minister i Fjor, men ogsaa af adskillige Medlemmer i Aar. Naar den gennemgaaende Trafik nu paa dette Tidspunkt ikke fremholdes saa stærkt, skyldes det ganske sikkert dette, at jeg har oplyst, hvor stor den gennemgaaende Trafik er, og det viser sig da, at den er meget lille, for Persontrafikken, som jeg har sagt, kun 3,7 pCt. Tidligere talte man om den ud i den blaa Almindelighed, som om den var meget stor.

Med Hensyn til Aarhus Godsbanegaard skulde det ikke være nogen Bebrejdelse mod det ærede Medlem, det kan det selvfølgelig ikke være overfor ham, at det Forslag ikke er gennemført i Aar. Det er i det hele ikke nogen Bebrejdelse mod nogen, at dette Forslag ikke er fremsat i Aar, men naar jeg nævner, at det ikke er fremsat i Aar trods det, at det var fremsat i Fjor, og det blev fremholdt som en Nødvendighed da at gaa dertil, er det kun, fordi det viser, at Statsbaneadministrationen dog kan forandre sine Anskuelse fra det ene Aar til det andet, og det samme kunde jo saa hænde med Hensyn til Broen, saa at den heller ikke var saa nødvendig, som man nu paastaar, den er.

Ordføreren (Hammerich): Jeg skal blot til det ærede Medlem sige, at det er ret vanskeligt at komme med nye Argumenter til det ærede Medlem. Jeg har nemlig sjældent hørt de samme Argumenter vedblive at komme frem i den Grad, som det er Tilfældet med det ærede Medlems Argumenter baade i Aar og i Fjor mod Broen. Derfor er man nogenlunde nødt til ogsaa at svare med de samme Modargumenter.

Et af de Argumenter, det ærede Medlem bliver ved at køre frem med, er i øvrigt ganske misvisende. Det er nemlig ikke Tilfældet, naar det ærede Medlem stadig paastaar, at vi staa overfor en meget betænkelig Nedgang, og støtter det paa 4 Maaneder. Naar man vil have et statistisk Grundlag for sine Betragtninger, kan man ikke gaa ud fra faa Maaneder, man maa regne med længere Tid. Men selv naar man kun regner med de 4 Maaneder, viser det sig, naar man tager November bort, hvor der var den ret betydelige Nedgang, at saa kom der efter den slet ikke saa

ringe Stigning igen i December Maaned, og i Januar og Februar Maaneder holdt Trafikken sig paa samme Punkt i Aar som i Fjor, saa at Nedgangen i Persontrafikken med 4,000 — ja, det er ikke en Gang 4,000 i de 4 Maaneder —, men kun de 1,000 komme af, at November tilfældigvis gav en forholdsvis stor Nedgang. Nej, hvis man fra de Tal, vi have faaet oplyste, vil drage Slutninger, saa maa man, saaledes som jeg har gjort, regne med de 8 Maaneder siden Sassnitz—Trelleborg-Routens Aabning. Det viser sig da, at vi have haft ikke en Stagnation, ikke nogen Tilbagegang. Og regne vi, hvad der ogsaa kunde være berettiget, med Trafikken i 1908—09 sammenlignet med 1909—10, saa viser det sig, at i 1908—09 var der ca. 110,500 Passagerer, og i 1909—10 var der 109,600 Passagerer, altsaa 900 færre. Det kalder jeg kun Stagnation. Se vi paa Godset, var Tallet i 1908—09: 114,200, i 1909—10: 120,600. Det er altsaa en lille Opgang. Naar man derfor ikke netop vælger en enkelt Maaned, hvorpaa man ikke kan støtte noget, saa bliver det slet ikke en saadan Nedgang, som det ærede Medlem vil paastaa, at vi staa overfor i Fremtiden.

Det eneste nye, det ærede Medlem fremdrog, vist nærmest overfor sine jydsk Kolleger, var at fortælle om den fortærdelige københavnske Banegaard. Jeg bemærkede dertil, at dette Foretagende var en nødvendig Statsforanstaltning, da det gælder den Station, der bringer Statsbanerne den største Del af deres Indtægter. Københavns Banegaard bringer saaledes Statsbanerne større Indtægt end alle østjydske Stationer tilsammen, lige fra Frederikshavn til Vamdrup, saa der kan man ikke blive ved at køre frem med de store Udgifter, som det har været nødvendigt at afholde for at holde denne for Statsbanerne saa betydningsfulde Drift vedlige. Jeg nævned ogsaa, at København havde maattet tage sin Del ved at overtage de frigjorte Arealer for 12 Mill. Kr. Det var endda et fejlt Tal, jeg der nævned, det drejer sig nemlig om 15 Mill. Kr., som skal udredes ganske vist paa ret lempelige Vilkaar. Med de store Forbedringer for Driften, som derved naas, er det dog ikke værd stadigvæk at køre frem med denne Udgift; jeg ved imidlertid godt, hvorfor det ærede Medlem gør det. Dette var saa ogsaa noget nær det eneste nye, det ærede Medlem fremdrog, og det var derfor ogsaa særlig naturligt, at jeg ogsaa svarede paa dette.