

Ordet, var nærmest for at komme ind paa nogle Spørgsmaal, hvor man fra anden Side har rettet en Kritik overfor, hvad jeg har udtalt ved denne Finanslovbehandling. Det første, jeg ønsker at røre ved, er den Kritik, som det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. Th. Nielsen) fremførte overfor mine Udtalelser vedrørende Storstrømsbroen. Det ærede Medlem mente dér, at jeg havde for stærkt fremdraget Indtægtsstigningen, som vi har paa Gedser—Warnemünde-Routen. Han sagde, at jeg havde fremdraget denne uden at komme ind paa, hvad den skyldtes. Efter hans Mening skyldtes den aldeles overvejende den Takstforhøjelse, vi havde faaet, og derfor var det ikke Indtægtsstigningen, man skulde bygge paa. Ja, han har selvfølgelig Ret i, at Takstforhøjelsen har bidraget noget til Indtægtsstigningen, og det har jeg heller ikke været i Tvivl om, men det, der fremfor alt har bidraget til Indtægtsstigningen, er, at Trafikken i saa stort Maal er forøget baade for Personer og for Gods. Personantallet var i 1908—09 117,000, nu er det oppe paa 125,000. Godset androg et Antal Tons af godt 136,000, nu er det oppe paa 239,000, altsaa hen imod det dobbelte. Det er det, jeg mener, man maa lægge Mærke til, og som det ærede Medlem maa lægge Mærke til, naar han som en af sine Hovedbetænkkeligheder ved denne Linie har fremhævet, at man ikke kunde vente en stadig Stigning af Trafikken dér, medens det nu viser sig, man netop har staaet overfor denne stadige Stigning. Jeg var for saa vidt enig med ham om, at vi maatte være forberedte paa, at der kunde komme en Stagnation, maaske endda nogen Tilbagegang, efter Oprettelsen af Konkurrence-Linien mellem Sverige og Tyskland. Det har derfor ganske vist været en Overtaskelse for mig, at vi, hvad jeg fremdrog, da jeg første Gang havde Ordet, har staaet overfor en Indtægtsstigning, der var større i de 4 Aar efter, at Konkurrence-Linien var kommet, end i de 4 Aar forud.

Det forekom mig i øvrigt lidt mærkeligt, at det ærede Medlem undrede sig over, at jeg talte om Indtægtsstigningen ved Gedser—Warnemünde-Linien; jeg havde jo staaet mig meget bedre ved at nævne Indtægtsstigningen nede ved Masnedund, den var endnu større, og det var dog Masnedund-Trafikken, Beregningerne over Broen var byggede paa. Men det ærede Medlem maa dog indrømme, at det var ganske naturligt, at jeg talte om den anden Strækning, for det var paa

den forventede Nedgang paa Gedser—Warnemünde-Linien ved Konkurrencen fra den svenske Linie, at han byggede sin Frygt for, at vi ikke længere skulde se Stigning paa denne Route. (P. Th. Nielsen: Nej). Ja, saaledes har jeg i hvert Tilfælde opfattet det ærede Medlem. Naar man nu netop vil have slaaet fast, at vi for Færdselen over Broen kan vente en stadig Stigning, saa gør man det bedst ved at vise hen til den stadige Stigning, man har paa Gedser—Warnemünde-Linien, trods den Konkurrence, den nu har haft.

Saa fremdrog det ærede Medlem en Udtalelse af en Meningsfælle af mig, det forhenværende Medlem for Københavns 4de Valgkreds. Da han ikke længere er Medlem af Tinget, har jeg maaske Lov at nævne ham ved Navn, det var Professor Birck. Professor Birck sagde ganske rigtig, at af Billetsalget ved den gennemgaaende Trafik faar de danske Statsbaner et i Forhold til deres Indtægter meget lille Beløb. Hvorfra han havde det bestemte Tal, han da nævnede, ved jeg ikke. Men jeg ved blot, at for den her foreliggende Linie kan man ikke helt regne med de Indtægter, der fremgaar af den gennemgaaende Trafik, eftersom maaske endda den største Del af de Mennesker, der rejser fra Sverige-Norge til Tyskland eller omvendt, gør et Ophold i København. Nogle har vel disse Rundrejsbilletter, men i Almindelighed vil de have en Billet til København, saa vil de være her en Tid for derefter at tage en Billet fra København, og hvad Indtægter de bringer, kender vi ikke. Men lad ogsaa Professor Birck have Ret i, at det ikke er et stort Beløb for Statsbanernes Driftsindtægter, der her er Tale om, saa er det i hvert Tilfælde et rent Plus til disse. Men saa glemte det ærede Medlem at tilføje, at alligevel stemte Professor Birck for denne Bro. Og hvorfor gjorde han det? Fordi den kun i ringe Grad bygges for at skaffe Indtægter af den gennemgaaende Trafik, men den bygges, fordi København, vor Hovedstad, gennem den vil blive berørt af en af de europæiske Hovedlinier, og fordi den, hvad der har endnu mere at sige, vil bringe Hovedstaden og hele den sjællandske Øgruppe og Erhvervslivet paa Sjælland, baade Landbrug og Handel, den hurtigste og billigste og bedste Forbindelse med det sydlige Udland og endelig en altid sikker Forbindelse mellem Sjælland og Lolland-Falster.

Derefter kom det ærede Medlem frem med en Kritik af den Rentabilitetsbereg-