

ning, som en forhenværende Trafikminister — det var vistnok i 1909 eller 1910 — havde fremsat, og kaldte den ganske vild. I eet Punkt vil jeg give det ærede Medlem Ret. Trafikministeren har ganske sikkert med Urette regnet med en Amortisation af de Anlægsomkostninger, som i Forvejen var trukne fra Udgifterne til Broen, og derved bragt den Rente, Broen skulde give, op til 6 pCt. Deri har det ærede Medlem Ret. Men ellers maa jeg ganske vist sætte et stort Spørgsmaalstegn ved de Betragtninger, det ærede Medlem kom frem med. For det første sagde han, at vi har jo netop set, at Udgifterne ved Færgetrafikken har været nedadgaaende i de forløbne Aar, der har været regnet med et Beløb, som vi nu ikke længere staar overfor. Medens Udgiften til Færgedriften den Gang i Aarsberetningerne angaves til godt 230,000 Kr., var den i 1911—12 kun 197,000. Der har det ærede Medlem vel ikke tænkt over, at det, vi faar at se i disse Beretninger, er kun en enkelt Del af den Udgift, som Færgedriften medfører. Det er kun det, som selve Driften og Vedligeholdelsen af Færgerne koster, og det er en Selvfølge, at baade Drift og Vedligeholdelse — Driften paa Grund af de varierende Kulpriser og adskilligt andet, Vedligeholdelsen af mange forskellige Grunde — kan gaa op og ned; det er derfor, at Udgiften i et Aar som 1911—12 kan komme ned paa 197,000. I 1912—13 har den imidlertid været oppe i 241,000, altsaa større end den var i det Aar, der blev lagt til Grund for hele Kalkulen i 1908. Men hele denne Udgift til selve Færgerne er kun en mindre Del af den samlede Udgift, som Færgedriften andrager.

Om, hvorfra det større Beløb, 360,000 Kr., den Gang kom, har jeg søgt Oplysninger, som gaar ud paa, at det skriver sig fra, at der ved Anlægene baade paa Masnedø og Orehoved er ret store aarlige Udgifter, at Rangermaskinerne og deres Drift foranlediger andre Udgifter, og at der er meget baade Maskinpersonale og Driftspersonale, som kunde kastes bort, naar Broen blev bygget. Jeg har tillige søgt Oplysning om, hvor stor den Besparelse vilde være, som man vilde naa ved Broen for hvert af de tre Aar, vi her taler om, med det Resultat, at det ganske rigtigt var 360,000 Kr. i det Aar, som Minister Weimann regnede med, medens det gik ned til 348,000 Kr. i 1911—12, hvorimod det i 1912—13 atter steg til 392,000 Kr. Med andre Ord, i det hele

og store har den Kalkule, der her har været gjort, været korrekt. — Naar saa det ærede Medlem saa stærkt kritiserede hele Forretningskalkulen, saa har jeg ogsaa søgt Oplysninger om, hvorpaa den kunde bygges. Detailler skal jeg ikke komme ind paa her, det ligger først for, naar Sagen kommer til endelig Behandling her i Tinget. Men Enderesultatet er, at vi vel ikke kunde vente i dette Øjeblik at have de 6 pCt. af Broanlægget, som Minister Weimann angav, at man kunde vente, men vi vilde i alt Fald kunne have over 4 pCt.

Her er i mine Øjne Kærnen i hele Spørgsmaalet, thi der adskiller dette Anlæg sig fra de allerfleste Statsanlæg, ikke mindst de Statsbaneanlæg, vi plejer at staa overfor. Der er mange af disse, vi gaar til af Hensyn til de indirekte Goder, de bringer, medens vi ved, at de ikke vil kunne forrente Anlægsudgifterne, og det er endda de allerfleste af dem. Her staar vi derimod overfor et Anlæg, som vi kan vide straks fra første Færd vil kunne forrente den Udgift, det foranlediger, og vi ved, at der er Grund til at vente, at dets Rentabilitet ved den Stigning i Trafikken, man kan vente, vil vokse. Men der er ogsaa et andet Punkt, hvor dette Anlæg adskiller sig fra adskillige af de andre og særlig fra eet, som jeg altid har haft Sympati for, det, som det ærede Medlem fremdrog, en Linie Refsnæs—Hou. Jeg har altid set paa den Linie som en Linie, der vilde bringe den hurtigste og en i mange Henseender heldig Forbindelse mellem Sjælland og Jylland, og derfor er det muligt, at vi kan komme til at staa ogsaa overfor en Gennemførelse af den. Vi maa da bare ikke glemme, at det for det første er overordentlig tvivlsomt, om man ved Driften af den vil faa Dækning for de Udgifter, dens Anlæg vil kræve, men selv om vi faar det, vil det kun naas ved at berøve Statsbanerne en meget stor Del af deres Indtægt. Broen vil maaske nok tage noget fra Det forenede Dampskibsselskab, skønt jeg tror ikke meget, men der er ingen Tvivl om, at man ved denne Route vil tage en stor Indtægt fra Statsbanerne, paa Strækningen gennem Fyn og det sydlige Jylland. Det er her, at Størstrømsbroen i mine Øjne adskiller sig meget bestemt fra alle de andre Forslag, der foreløbig har ligget for, og det er derfor, jeg bestandig mener, at det er en Foranstaltning, man ikke bør udskyde længere.