

i Indtægterne, der den Gang var, kunde vi allerede den Gang nævne. Det var, at der det Aar var kommet en ny Linie mellem Trelleborg og Sassnitz. Det siger sig selv, at en saadan ny, saa absolut konkurrerende Linie maatte kunne mærkes. Den kunde naturligvis ogsaa straks mærkes paa Persontrafikken, medens den paa Godstrafikken end ikke i det første Aar har kunnet mærkes.

Jeg vil nu gerne fremsætte nogle Tal angaaende Indtægterne af saavel Person- som Godstrafikken mellem Gødser og Warnemünde. Indtægten af Persontrafikken var i 1908, altsaa lige før Sassnitz-Routen blev indviet, 204,000 Kr. Den sank saa ganske naturligt det første Aar efter den nye, svensk-tyske Linies Oprettelse til 192,000 Kr., men siden den Tid er den steget, og nu det sidste Aar er den paa 210,000 Kr., altsaa allerede noget større, end før den konkurrerende Linie kom. For Godstrafikkens Vedkommende er der endnu mere beroligende Tal. I 1908 var Indtægten af denne 188,000 Kr. Nu ventede man, at denne Indtægt ogsaa vilde blive noget reduceret gennem den konkurrerende Linie; ikke desto mindre steg den indtil 1910 til 208,000 Kr., altsaa en ganske anseelig Stigning, og i de 2 Aar derefter, 1911 og 1912, er den steget til 346,000 Kr. Med andre Ord, tager vi Gods- og Persontrafikken under eet og sammenligner Indtægterne deraf i de 4 Aar, der ligger forud for Sassnitz-Routen, og de 4 Aar, der ligger efter, er der den Mærkelighed, at den nye Konkurrence ikke har formindsket Indtægten, men der er nu endda en noget større samlet Indtægtsstigning for Gødserlinien. I 1904 var Indtægten af vor Linie oppe paa 230,000 Kr., i 1908 var den saa steget til 392,000 Kr.; saa kom den svensk-tyske Linie, som man skulde tro vilde reducere Indtægterne for os; men i Stedet for er de voksede, saa de nu i 1912 var 556,000 Kr. Det forekommer mig, at disse Tal siger os ganske bestemt, at det har været fuldt berettiget, naar man har sagt, at denne Linie havde et rigtigt godt Grundlag, idet vi uanset Konkurrencen staar overfor en endogsaa voksende Indtægtsfremgang.

Skønt man derfor selvfølgelig maa være ganske enig med den højtærede Finansminister i, at det er rigtigt, at være betænkelig og lidt tilbageholdende overfor de store Krav, der stilles af Statsbandedriften, saa gælder det dog ikke overfor saadanne Udgifter, som for det første ganske naturligt afholdes af et dertil sigtende

Laan, men om hvilke man tillige har passende Sikkerhed for, at vedkommende Foranstaltning ikke blot vil kunne forrente dette Laan straks, men om hvilke man vil have god Grund til at vente, at de vil give en voksende Forrentning gennem Aarene. Det var det, der med Rette blev gjort gældende for 3 Aar siden. Allerede den Gang var Administrationen paa det rene med, at denne Storstrømsbro var en Foranstaltning, som kunde give Renter af de Penge, den vilde koste, ja, som i de kommende Aar vilde give forøgede Renter.

Naar vi saa endelig tager i Betragtning, at denne Bro vil være et betydende Led i den eventuelle og, jeg antager ogsaa, kommende, vigtige nye Forbindelse mellem Femern—Rødby, forekommer det mig, at der er Grund til at slaa fast, at det er en Foranstaltning, som vi ikke i Længden kan gaa af Vejen for, og som vi med absolut Nødvendighed og Berettigelse vil træffe den Dag, da Femern-Linien faar tilstrækkelig Tilslutning i Sverige og i Tyskland. En saadan Tilslutning er jo ved at vokse frem i den sidste Tid, og den Modstand, der er imod denne Linie, er jo ogsaa saa unaturlig, at de Kræfter, som i Tyskland og Sverige maa være interesserede ogsaa i den, nok til sidst skal faa den sat igennem. Men det, der da vil være af Betydning, er, at man ved, at saa vil vi ogsaa foretage de Skridt, som er nødvendige, for at denne Linie kan gøre Eyldst. Det vil den Færge, der nu foreslaas, ingenlunde kunne.

Jeg vil da slutte min anbefaling af denne Bevilling med at fremhæve, hvad Regeringen i sin Motivering udtaler, at „den eneste rationelle Løsning af dette Spørgsmaal er en fast Forbindelse“, men at det tager Tid til faa denne etableret, derfor maa man midlertidig gaa til den Forbedring, som den nye Færgé skulde være. Kun maa man ikke glemme, at man ved denne nye Færgé vil forøge Udgiften til Færgefarten og Tiden for Trafikbesørgelsen, ligesom man ved Færgen slet ikke kommer bort fra det meget betydende, ikke at have nogen sikker Forbindelse under Isforhold, hvad der jo ikke blot for Gødser-Linien, men for hele Lolland-Falster har saa stor Betydning. Jeg vil da haabe, at man, idet man vedtager denne Bevilling, er paa det rene med, at dermed har vi kunnet nøjes denne Gang, men at vi ret snart maa staa overfor det, der er den rigtige Løsning af dette Spørgsmaal, Etablering af en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster.