

som paa, at saaledes forholder det sig ikke. Daværende Trafikminister Weimann nævnedes under Forhandlingen sidst nogle Tal. Ved en Oversigt derover ser man, at Trafikken paa Gedser—Warnemünde-Routen ikke alene er steget i en tilsvarende Grad, men endog betydelig mere. I Aarene 1909—10 var Transporten 3,515 Tons Kød og Flæsk paa denne Linie, men i 1912—13, altsaa 3 Aar efter, 16,670 Tons; det er altsaa omtrent en 5-Dobling i Løbet af 3 Aar. Af Æg var Udførselen 228 Tons i 1909—10, medens den i 1912—13 var 512 Tons. Det er altsaa mere end en Fordobling. Af Smør var Udførselen 2,166 Tons i 1909—10, medens den i 1912—13 var 4,298; altsaa ogsaa en Fordobling. Af Mælk og Fløde var der en Udførsel i 1909—10 af 18,800 Tons, medens den i Aarene 1912—13 var 18,400; der er her en Stillestand som Følge af, at Mælketransporten er ophørt siden 1. Oktober 1912. Men Flødetransporten er absolut steget, og det er den, der betyder noget, det er den Vare, der har nogen Værdi, og den stiger fremdeles. For Fisks Vedkommende er der ogsaa en Stigning, nemlig fra 4,400 til 5,400 Tons. At denne betydelige Stigning i Udførselen af Landbrugsprodukter ikke er et Spørgsmaal, der udelukkende har lokal Betydning, er givet. Thi den Omstændighed, at der udføres store Varemasser af Landbrugsprodukter til det tyske Marked, betyder, at vi aflaster det engelske Marked for en tilsvarende Mængde, hvorved vi højner Prisen. At Udførselen vil tiltage, jo bedre Forbindelse vi faar, derom er der ingen Tvivl.

Vender vi os da til Flertallets Stilling til denne Sag, viser det sig, at de Grunde, der førte i Marken som anbefalende Momenter, er i betydelig Grad forstærkede. Ved Henvendelse til de Firmaer, der gav Tilbud i 1908—09 og 1909—10, har jeg erfaret, at der ikke er Anledning til at befrygte, at Udgiften til Broens Anlæg vil blive større nu end sidst. Den egentlige Nettoudgift til Broen den Gang var sat til 5,690,000 Kr. I denne Udgiftsberegning er medtaget som Besparelse Udgiften til den Færge, der nu kræves, nemlig 600,000 Kr. I Beregningen er denne Besparelse imidlertid kun opført til 510,000 Kr.; der er altsaa faktisk regnet 90,000 Kr. for lidt. Man har altsaa Lov til at drage 90,000 Kr. fra de 5,690,000 Kr., saaledes at der bliver til Rest 5,600,000 Kr. Endvidere er der i Beregningen medtaget en Besparelse af Udgiften til de to Færgelejer. Jeg er blevet gjort opmærk-

som paa, at det vist kan omtvistet, hvorvidt det er berettiget at regne dette Beløb som Besparelse, og jeg skal gøre Mindretallets Repræsentant den Indrømmelse, at da der ikke er stillet Forslag om en Bevilling til disse Færgelejer, er det maaske ikke berettiget at regne det som en Besparelse. Lad os da lægge Summen hertil, 550,000 Kr., til den nævnte Anlægs-sum. Vi kommer da op paa 6,150,000 Kr. Naar vi nu undersøger, hvorledes Udgifts- og Indtægtsforholdene ligger, viser det sig, at ved Anlægget af Broen faar man, naar man tilfredsstiller de berettigede Fordringer, der stilles fra Skibsfartens Side, en Udgift paa 120,000 Kr. aarlig. Dertil kommer Amortisationsudgiften paa de forgængelige Dele af Broen, 29,000 Kr., eller i alt en aarlig Udgift af 149,000 Kr. Den nuværende Driftsudgift er 410,000 Kr. Den er utvivlsomt endda noget større, thi, som jeg har paavist, er Trafikken steget meget betydeligt og udover de Forventninger, man regnede med i 1909—10, medens de Tal, jeg raader over, stammer fra Udvalgets Betænkning af 1909—10. Jeg skal ikke overdrive, men holde mig til de Tal, der er dokumenterede, de 410,000 Kr., den Driftsudgift, der i Øjeblikket findes. Dertil skal saa lægges en Amortisationsudgift paa det Driftsmateriale, der i Øjeblikket haves. Det repræsenterer en Værdi af 2 Mill. Kr. Med en Amortisation af 5 pCt., der er det Procenttal, Statsbanerne regner med, bliver det 100,000 Kr. at lægge til de 410,000 Kr. Derved kommer vi op paa 510,000 Kr., som altsaa er den Driftsudgift, der i Øjeblikket haves ved Transporten af Varer over Storstrømmen. Naar Broen er bygget, vil Udgiften kun blive 149,000 Kr. Der er altsaa en Besparelse af 360,000 Kr., som bliver til Raadighed til Forrentning af selve Anlægget. Dette vil koste godt 6 Mill. Kr., og de 360,000 Kr.s Besparelse i Driftsudgiften repræsenterer altsaa 6 pCt. aarlig som Forrentning af de 6,000,000 Kr. Jeg skønner ikke rettere, end at naar Staten laaner til 4½ pCt., vil Anlæg af et Aktiv, som kan indbringe 6 pCt., være af den Art, hvortil en Stat som den danske altid har Raad.

Forlader vi nu Sammenligningen mellem Broen og den nuværende Forbindelse og ser paa Broen som et Aktiv, vi indfører i vor Erhvervsvirksomhed, hvor vi maa betale hele Værdien, er Bekostningen 8,810,000 Kr., men til Gengæld maa vi regne med hele den Indtægt, der ligger i Broen. Indtægten af Forbindelsen over