

kunde derfor gaa ud fra, at Beløbet vilde stige til ca. 9 Millioner. Og det blev foreslaaet under Forhold, hvor Trafikken paa denne Route var stagnerende. Vi paaviste med klare Tal, at den endog i den nærmest forudliggende Tid havde været i Tilbagegang. Vi paaviste, at man, uden nogen Vanskelighed, kunde besørge endog en betydelig større Trafik, end der var. Ja, vi paaviste, at man havde tilladt sig paa denne Route at indsætte et nyt Tog, den saakaldte Danmarksekspres. Dette Tog gik jo først ind, da det viste sig, at der ingen Passagerer var, eller dog saa godt som ingen, og egentlig først, da det brændte; det gik jo ingenlunde ind, fordi Routen var overbebyrdet. Hertil kom, at Broen sandsynligvis vilde berede Skibsfarten meget store Vanskeligheder. Endelig kunde der jo, hvis man skulde gaa til Anlægget af en fast Forbindelse, være Tale om, hvorvidt man ikke hellere skulde bygge en Tunnel. Dette Spørgsmaal var den Gang ingenlunde tilstrækkeligt klaret. Og saa maa man jo huske paa hele den økonomiske Stilling paa det Tidspunkt; vi vidste alle, at Staten da snart skulde optage et meget stort Laan. Den finansielle Tilstand resulterede i et Statslaan paa 72 Millioner; men hvis man havde bundet 9 Millioner i dette Broanlæg, skulde man altsaa have laant 9 Millioner mere. Vi resumerede vort Standpunkt i Slutningen af Mindretallets Betænkning. Med den højtærede Formands Tilladelse vil jeg oplæse et Uddrag af Betænkningen:

„Mindretallet maa da til Slut fastholde:

1. Det er ikke i Øjeblikket nødvendigt at gaa til forøgede Trafikmidler, for at Trafikken over Storstrømmen kan besørges tilfredsstillende.

2. Naar saadan Nødvendighed foreligger, bør det nærmere undersøges og overvejes, om ikke Routen over Møen eller en Tunnel bør foretrækkes.

3. Der maa under Hensyn til Statens hele finansielle Stilling stærkt advares imod at binde ca. 9 Mill. Kr. til Udgifter, der ikke i Øjeblikket er absolut nødvendige.“

Det var altsaa vor Betragtning, og den var, maa jeg hævde, fuldkommen korrekt. Vi havde dermed ingenlunde sagt, at vi aldrig kunde gaa med til en fast Forbindelse. Da det overfor mig blev gjort gældende, navnlig af den daværende radikale Trafikminister, at jeg for Tid og Evighed var Modstander af et saadant Projekt, protesterede jeg mod denne Beskyldning. Jeg skal tillade mig at oplæse, hvad jeg sagde.

Mine Udtalelser findes i Folketingstidenden Sp. 4863: „Jeg har ikke for Tid og Evighed fornægtet dette Projekt. Det vil jeg nødig gøre. Den Tid kan meget vel komme, da det vil være naturligt at gaa til en Broforbindelse her“. Det, vi opnaaede den Gang, var, at Broen ikke blev bygget, og at de 9 Millioner ikke blev bundet paa det Tidspunkt. Vi opnaaede rent økonomisk set, at vi i de 4 Aar har sparet Renten af 9 Mill. Kr.; det vil sige, at vi faktisk i disse Aar har sparet 1½ Mill. Kr.

Men nu vil man altsaa sige, at Trafikken er steget; og Spørgsmaalet er da, om Tidspunktet ikke nok er kommet til at bygge denne Bro i Stedet for at nøjes med Færgefarten. Ja, Trafikken er steget, men dog ingenlunde saa overvældende, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds og det ærede Medlem fra Fredensborg vilde give det Udseende af. Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds fremkom med nogle Oplysninger om Indtægten ved Gedser—Warnemünde-Routen, og ud fra Stigningen i denne Indtægt drog han den Slutning, at Trafikken var steget i tilsvarende Grad. Men dette er jo ikke rigtigt, Indtægten er ingen korrekt Maalestok for Trafikkens Stigning, thi det maa erindres, at vi i Mellemtiden har foretaget en Takstforhøjelse. Nej, vil man undersøge Trafikken paa Gedser—Warnemünde-Routen, maa man selvfølgelig i Statsbanedriftens Beretning finde, hvor mange rejsende og hvor meget Gods der er befordret paa denne Route. Det viser sig da, at der i de rejsendes Antal ingenlunde er en Stigning, der er værd at tale om — og det er jo særlig Persontrafikken, man tænker paa, naar man taler om en Forbedring af Routen. Det viser sig, at der i 1911—12 ikke var synderlig flere rejsende over Gedser—Warnemünde end i 1907—08. I dette Aar var der 117,600 rejsende, Tallet gik i 1908—09 ned til 113,400, i 1909—10 yderligere ned til 107,800. Det steg i 1910—11 til 122,800 og gik saa i 1911—12 en Smule ned, nemlig til 122,400. Betragter man altsaa en 5-aarig Periode, er Persontrafikkens Stigning ikke nævneværdig. Med Godstrafikken er Forholdet et noget andet; den er steget ret betydeligt. Men for øvrigt undrer det mig, at det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds til Bedømmelse af Spørgsmaalet, om der skal bygges en Bro over Storstrømmen, vælger Trafikken paa Gedser—Warnemünde-Routen, for denne kommer i og for sig ikke det Spørgsmaal ved. Det undrer mig saa