

meget mere, som det ærede Medlem, hvis han havde benyttet Tallene, der angiver Trafikken over Storstrømmen, i dem vilde have fundet et bedre Argument for sit Krav end i de andre Tal, thi Trafikken over Storstrømmen er virkelig steget, og det ret betydeligt, ogsaa navnlig for Godsets, ikke saa meget for Personernes Vedkommende. Jeg tror, det ærede Medlem fra Fredensborg angav Tallene for Persontrafikken. Der var i 1908—09: 265,000 rejsende, i 1909—10: 279,000, i 1910—11: 291,000 og i 1911—12: 305,000 — jeg tager kun de runde Tal. Men man kan anlægge en anden Maalestok til Bedømmelse af, hvor overbebyrdet Routen i Virkeligheden er, nemlig ved at se paa det gennemsnitlige Antal rejsende, der beforders paa hver Tur. Det vil af disse Tal fremgaa, at der ikke er saa forfærdelig en Stigning. I 1909—10 var der gennemsnitlig 23 rejsende paa hver Tur, som Færgen gjorde over Storstrømmen, i 1911—12: 24 — den Stigning er dog ikke saa svimlende. Og undersøger vi Forholdene ved de øvrige Færgeoverfarter, viser det sig, at med Undtagelse af Overfarterne ved Oddesund og ved Sallingsund, som har lavere Gennemsnitstal, er Masnedø—Orehoved-Overfarten i Virkeligheden den Route, som har de laveste Tal. Overfarterne til Malmø, over Store Bælt og Lille Bælt har alle højere Tal paa de rejsende, der gennemsnitlig beforders paa hver Tur.

Med Hensyn til Routens Rentabilitet holder de to ærede Medlemmer, navnlig det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds, sig i alt væsentligt til de Beregninger, som i 1909—10 blev foretaget af Statsbanerne, og som da forelaa for os. Imidlertid gjorde jeg allerede den Gang opmærksom paa, at disse Beregninger ingenlunde kunde holde Stik, og ved nu yderligere at se paa dem er det mig ganske klart, at de er fuldkommen splittergale. Det kan ingenlunde være rigtigt, at der kan indvindes den Besparelse i Driften, som man den Gang hævdede. Man gjorde gældende, at ved at gaa fra Færgedrift til Broforbindelse vilde man indvinde en samlet Besparelse af 394,500 Kr. Men dette kan ikke være rigtigt; det er ganske umuligt. Af Statsbanedriftens Beretning viser det sig, at f. Eks. i 1911—12 var hele den samlede Udgift ved Færgedriften kun 196,791 Kr., i 1908—09 opgjordes den til 237,118 Kr. Til Trods for, at Trafikken er steget, er altsaa Udgiften gaaet ned i de forløbne Aar. Dette forbyrser mig for øvrigt, men jeg henholder mig til Tallene

i Beretningen. I Virkeligheden er der i de forløbne Aar en Fremgang i Færgedriftens Favør af 87,127 Kr., nemlig fra et Underskud paa 62,818 Kr. i 1908—09 til et Overskud paa 24,309 Kr. i 1911—12. Men naar vi nu fastholder, at Udgiften til Færgedriften er 196,000 Kr. — med et rundt Tal —, og naar vi endvidere erindrer, at Udgiften ved Broen er anslaaet til 120,000 Kr., saa kan selv om vi gaar ud fra, at man ved at gaa over fra Færgedrift til Broforbindelse kan spare noget Personale baade i Maskinafdelingen og i Trafikafdelingen, den samlede Besparelse aldrig blive saa stor, at der kan vindes 394,400 Kr. Det er ganske umuligt. Det er ogsaa let at se, naar man gaar Tallene yderligere efter, at hele den Opstilling, som Ministeriet den Gang fremkom med, er fuldkommen vild. For det første fradrog man i Broens Anlægssum Værdien af de Færger og det Færgemateriel, som fandtes dernede. Men dernæst trak man yderligere fra Udgifterne til fremtidige Anlæg Udgifter til Færger, som slet ikke behøvedes paa det Tidspunkt, Udgift til to Færgelejer, som der den Gang slet ingen Trang var til, og som der end ikke i Øjeblikket er Trang til. Det var selvfølgelig ganske med Ære, det har man ikke Lov til at gøre. Men man gjorde en Ting til, man trak i Virkeligheden disse Beløb fra to Gange, idet man først i Broens Anlægssum fradrog Kapitalværdien af Færgemateriellet, men dernæst sagde, at dette skulde amortiseres med 5 pCt. aarlig, hvorpaa man trak 99,500 Kr. fra i de aarlige Driftsudgifter. Det er jo fuldkommen vildt. Jeg ved ikke, om den nuværende højtærede Trafikminister har Lyst til at udtale sig om dette Spørgsmaal, men jeg har det Kendskab til hans Indsigt i Regnskabsvæsen og ogsaa den Tillid til ham, at jeg tør sige, at han aldrig vilde kunne stille et saadant Regnestykke op. Jeg kunde for Resten have Lyst til at se den højtærede Minister forsøge paa at opstille en Beregning for Rentabiliteten af denne Bro. Det kan selvfølgelig kun være rent skønsmæssigt, og det vil kunne omtvistes, om man har taget alt med, men en Ting burde aldrig kunne omtvistes, nemlig om en Opstilling i det hele taget er foretaget rigtigt. Den Opstilling, man den Gang fremkom med, var, det tør jeg nok sige nu, fuldkommen falsk.

Naar man skal begrunde Kravet om Anlægget af en Bro, henviser man gerne til Udlandet og til den gennemgaaende Trafik. Jeg ser, at den højtærede Mini-