

eller man tænker paa andre Forbindelser med Jylland, har Trafikken i den Grad været stigende i de senere Aar, at der nok skal blive Brug for det Materiel, der paa den her foreslaaede Maade bliver frigjort.

Selvfølgelig vil der ogsaa ved Broanlægget kunne bespares et ikke ringe Antal Lokomotiver og Vogne, fordi det samme rullende Materiel kan blive ved at fungere direkte ned til Gedser, medens det nu maa deles paa Masnedø. Man har anslaaet det rullende Materiel, der paa den Maade bliver frigjort, til 280,000 Kr. Endelig vil Masnedø Station være at nedlægge, hvad man har anslaaet til 20,000 Kr. Paa den Maade frigøres der Materiel til $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Endvidere turde det anses for berettiget ogsaa at medregne under Besparelserne den Sum af 1,060,000 Kr., det, som nys nævnt, vilde have været nødvendigt at anvende til Anskaffelse af Færge og Færgelejer, hvis vi ikke gik til at anlægge Broen, saa at der paa den Maade bliver et besparet Beløb af 2,560,000 Kr. Jeg tror, det er berettiget at fradrage det i de 9,580,000 Kr., og tilbage bliver da et Beløb af 7,020,000 Kr., som kan siges at være den egentlige og direkte Udgift til Broanlægget.

Udgiften til den nuværende Færgeforbindelse kan anslaaes til 360,000 Kr. aarlig. Den slippe vi for, men selvfølgelig er der nogen Udgift forbunden med Vedligeholdelsen af Broen og Dæmningen og ogsaa en Smule Driftsudgift derved, at Lokomotiverne og Vognene skulle løbe over de 3,850 Meter, man hidtil har sejlet. Man har rent kalkulatorisk anslaaet Udgiften til Broens Vedligeholdelse og Jernbanedriften over Broen til 75,000 Kr., og denne Sum vil selvfølgelig være at fradrage i de 360,000 Kr., som nu medgaa til den aarlige Vedligeholdelse af Færgedriften. Men tilbage bliver der alligevel, som ærede Medlemmer ville kunne regne ud, et Beløb paa 285,000 Kr. som aarlig Driftsbesparselse, og hvis vi holde os til de ca. 7 Millioner, vil det ses, at der paa den Maade i indvunden Driftsbesparselse alligevel faas et Beløb, der svarer til 4 pCt. Rente af de 7,020,000 Kr., som Broens Anlæg kommer til at staa os i. Hvis man yderligere vil tage med i Beregning, at vi i Løbet af et Par Aar, eller saa hurtigt vi kunne, hvis ikke Broen anlægges, maa have anskaffet en fjerde Færge og ville faa en Driftsudgift paa denne fjerde Færge, som ikke kan sættes til mindre end godt 50,000 Kr., vil det ses, at vi i Virkeligheden have Lov til at regne med, at vi ved Broanlægget

spare i aarlig Driftsudgift et Beløb af 340,000 Kr. eller lige ved 5 pCt. af den Kapital, som gaar til Broanlægget. Jeg har derfor dristet mig til, trods de berettede Udtalelser om Besparelse, at komme med Forslag om Anvendelse af et saa stort Beløb, som der her er Tale om, til Anlæg af denne Broforbindelse, idet jeg mener, det er berettiget at sige, at det er et økonomisk Foretagende, et Foretagende, der kan siges virkelig at betale sig.

Forhaabentlig vil det kunne lade sig gøre at gennemføre Arbejdet i Løbet af 3—4 Aar. Det er saa stort et Foretagende, at det ikke paa Forhaand med Nøjagtighed kan siges, paa hvilken Tid det kan forventes færdigt, og jeg gør i den Forbindelse opmærksom paa, at ganske vist er der foretaget Undersøgelser af Bundforholdene, men Boringerne ere foretagne 500 Alen østligere, end hvor man nu tænker Broen anlagt. Der er ikke større Sandsynlighed for, at Bundforholdene skulde være forskellige paa en saa kort Afstand, men selvfølgelig vil det være nødvendigt at foretage Boringer der, hvor hver enkelt Pille skal anbringes, inden man gaar til Paabegyndelse af Anlægget, da alene det maaske at skulle forrykke en enkelt Pille nogle faa Alen af Hensyn til Undergrunden kan forandre hele Broens Retning, da denne selvfølgelig skal være lige. Det er i øvrigt Mening, som det vil ses af de to Kort eller Planer, som følge med Forslaget, at Baneforbindelsen skal gaa lige tværs over Masnedø, fortsat i samme Retning som den nuværende Bro over Masnedø, og derefter en lille Smule Vest for den lille Holm Kalvø, saa at den kommer ind lige Vest for Havnen ved Orehoved. Derved opnaar man den Fordel, at begge Færgehavnene komme til at ligge paa den østlige Side af Broanlægget, saa at Færgerne uhindret af Brobygningen kunne benyttes, indtil hele Broanlægget er færdigt.

Jeg skal ikke komme ind paa en nærmere Omtale af Detaljer med Hensyn til Broanlægget. Ærede Medlemmer ville paa den anden af de to Planer, der følge med Lovforslaget, se et Stykke af Broen og deraf se, at det er paatænkt, saaledes at det passer med Fyrlinien, at lægge en stor Svingbro ind i den store Bro, hvorved der bliver en Gennemsejlsaaabning paa hver Side af Midterpillen eller Svingpillen paa 44 Meter. Det vil sikkert erkendes, at man derved ogsaa har varetaget Skibsfartens Interesse. Anlægget vil ikke komme til at genere Skibsfarten, naar