

saa betænkelig ved at gaa til Anlægget. Jeg tror imidlertid heller ikke, de 4 pCt. holde Stik. Jeg tror ikke, man vil faa saa meget Udbytte af dette Anlæg. I Motiverne er der anført, at Driften af Dampfærgeforbindelsen koster 360,000 Kr. aarlig, men i Statsbanedriftens Beretning er den kun opført med 192,780 Kr. Der er altsaa her en Forskel paa 167,220 Kr. I Motiverne til Lovforslaget, Side 3175 i Tillæg A., er der en Opgørelse af, hvordan man kommer til denne store Driftsudgift, og i Stedet for de ca. 192,000 Kr., som Driftsudgiften ifølge Statsbanedriftens Beretning for 1907—08 har været, har man her opført 209,000 Kr., og det er der vist ikke saa meget at sige til. Men saa er der endvidere tillagt 151,000 Kr., som fremkomme derved, at man belaster denne Konto ogsaa med Vedligeholdelse og Drift af Rangerlokomotiver i Masnedø, Masnedund og Orehoved, i alt 56,000 Kr., samt Udgifter til Personale, som kan inddrages, naar Færgefarten opfører, nemlig 77,000 Kr., og endelig Vedligeholdelse af Anlægene i Masnedø og Orehoved, nemlig 18,000 Kr., altsaa¹ alt 151,000 Kr. Om nu hele dette Beløb skal lægges til som Udgifter ved den nuværende Drift, skal jeg ikke udtale mig afgørende om. Det forekommer mig at være tvivlsomt, om alt skal lægges til; men maaske skal det, og i hvert Fald kan det, naar alt kommer til alt, være berettiget at lægge største Delen af det Beløb til, thi Bekostningen ved Driften af Dampfærgeforbindelsen maa sikkert regnes større, end den er opført i Statsbanedriftens Beretning.

Men der er imidlertid et andet Punkt, paa hvilket jeg mener, at Statsbanerne ville komme til at tage et meget betydeligt Tab, hvis man bygger en fast Bro i Stedet for at beholde Færgeforbindelsen. Forholdet er nemlig det, at man i Virkeligheden ved Broforbindelsen ikke vil faa saa stor en Indtægt, som man nu har ved Dampfærgeforbindelsen. Naar Talen er om Dampfærgeoverfart, regner man ved Ansættelsen af Taksterne ikke med de virkelige Kilometerafstande. Afstanden over Lille Bælt er f. Eks. 3 Kilometer, men ved Takstansættelsen baade for Personer og Gods regner man den for 10 Kilometer. Afstanden Masnedø—Orehoved er 4 Kilometer, men ved Takstansættelsen regner man den til 10 Kilometer. Nu er det en given Sag, at hvis vi faa en Jernbaneforbindelse her, og man saa i Lighed med,

hvad man gør med Hensyn til alle andre Steder i Landet ved Takstansættelsen, regner man med de virkelige Kilometerafstande, vil man for Fremtiden ved denne Færgeforbindelse kun faa de $\frac{4}{10}$ af den Indtægt, man har nu. Indtægten for Aaret 1907—08 har paa denne Dampfærgeforbindelse været 161,200 Kr. Hvis man for Fremtiden skulde regne med det samme Tal — det vil naturligvis i Virkeligheden stige —, vil man for Fremtiden kun faa en Indtægt af 64,480 Kr., altsaa paa denne Konto et Tab af 96,720 Kr. eller med et rundt Tal 100,000 Kr., og disse 100,000 Kr. maa absolut trækkes fra i den Beregning, den højtærede Minister har opstillet, eller ogsaa maa man i Lovforslaget eller ved en Ændring i Takstloven fastsætte, at der for de 4 Kilometer over Masnedø—Orehoved fremdeles skal betales som for 10 Kilometer. Hvis altsaa disse 100,000 Kr. skulle trækkes fra, kommer man til andre Tal, og efter min Mening vil man ikke faa dette Anlæg forrentet hverken med 4 eller 5 pCt., men højst med et Par pCt.

Men maaske er der i andre Henseender Forhold, der tale for, at man anlægger denne Bro, saa at man maa se bort fra den store øjeblikkelige Udgift og den mindre gode Forrentning af Anlægs-kapitalen. Jeg tør ikke i Øjeblikket sige noget afgørende herom, hverken for eller imod, men jeg har mine Betæneligheder, og jeg maa sige, at jeg er ked af, at dette Forslag ikke er fremkommet saa tidligt, at det kunde have været behandlet i den Jernbanekommission, vi nylig have haft, og i det Jernbaneudvalg, vi havde i Fjor og i Forfjor. Jeg synes, det havde været ganske naturligt, om dette store Spørgsmaal, der medfører denne store Udgift, var kommet til Overvejelse baade i Jernbanekommissionen og derefter ogsaa i Rigsdagens Jernbaneudvalg. Jeg mindes, at det i Jernbanekommissionen løseligt blev antydnet, at Forslag om denne Bro kunde være under Opsejling, men det fandt i alt Fald paa det Tidspunkt ikke nogen Tilslutning i Kommissionen; noget egentlig Forslag blev ikke fremsat, og nogen egentlig Drøftelse blev ikke foretaget af dette Projekt. Men, som sagt, det er jo muligt, at man skal begunstige denne Route, København—Gedser—Warnemünde, yderligere. Dette, at vi dels i Jernbanekommissionen, dels i Rigsdagen have vedtaget Statsbanen fra København til Køge, var jo i Favør af denne Route, og det var