

Ved Broanlægget vil man derhos frigøre følgende Værdier:

3 Færger	1,200,000 Kr.
Lokomotiver og Vogne	280,000 —
ved Nedlæggelse af Masnedø	
Station	20,000 —
	ialt
	<u>1,500,000 Kr.</u>

Da det frigjorte Materiel vil kunne finde Anvendelse ved andre Færge-Overfarter og derved spare Udgifter til Anskaffelse af Materiel, som ellers i en nær Fremtid vilde blive nødvendig, vil den Sum, der efter Anlægget af Broen i Virkeligheden vil være at forrente, blive reduceret med fornævnte Beløb af 1,060,000 Kr. og 1,500,000 Kr., tilsammen 2,560,000 Kr.

Som det nedenfor nærmere oplyses, er Udgiften ved Broanlægget anslaaet til 9,580,000 Kr.; naar der i dette Beløb fradrages ovennævnte 2,560,000 Kr., fremkommer til Rest 7,020,000 Kr., til hvilket Beløbs Forrentning man ifølge det vedhæftede Bilag 2*) allerede nu vil have Forskellen mellem Udgiften ved den nuværende Færgedrift 360,000 Kr. og Udgiften ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift 75,000 —

eller: 285,000 Kr.,

hvilket repræsenterer en Rente af c. 4 pCt. aarlig. Naar man endvidere tager Hensyn til, at Udgifterne til Færgedriften — ved den ellers uundgaelige Udvidelse af Færgeljerne og Anskaffelse af en ny Færge — i Løbet af nogle faa Aar ville forøges med 55,000 Kr., kan man ved Anlægget af Broforbindelsen forvente allerede, naar denne tages i Brug, at opnaa en aarlig Besparelse af i alt 340,000 Kr. repræsenterende en Rente af henvend 5 pCt. aarlig.

Det skal endvidere fremhæves, at Færvandet Masnedø—Falster er meget udsat for at lægge til i Isvintre. I Løbet af Tiaaret 1887—88 til 1896—97 har den regelmæssige Drift i 4 Vintre (1887—88, 1890—91, 1892—93 og 1896—97) været stærkt hindret af Is tilsammen i 148 Dage, hvoraf Farten enten helt har været standset eller kun har kunnet foregaa med Isbaad i 56 Dage; de øvrige 92 Dage har man kun delvis og vanskeligt kunnet komme igennem med Skib og Skruefærge. I Tiaaret 1897—98 til 1906—07 og i Vinteren 1907—08 have Vintrene været mildere, men der har dog — navnlig i Vinteren 1906—07 — været store Vanskeligheder forbundne med

Gennemførelsen af Togene paa Grund af Drivis, der har hindret den regelmæssige Drift og Overførelse samt medført langvarige Forsinkelser. Disse for Trafikken højst generende Forhold ville undgaaes ved en fast Jernbanebro.“

Efter det Projekt, der laa til Grund for det i Rigsdagssamlingen 1908—09 fremsatte Lovforslag, paatænkte Broen ført fra Masnedø Vest om Kalven til Orehoved, men ved Sagens Behandling i det af Folketinget nedsatte Udvalg udtaltes der Ønske om at give Broen en mere østlig Retning og at undersøge Muligheden for Anlæg af en Tunnel i Stedet for en Bro samt for Anlæg af en Jernbaneforbindelse fra Køge over Møen til Nykøbing, Falster, hvorhos Spørgsmaalet om at træffe særlige Foranstaltninger til Betyggelse for Skibsfarten blev taget under Overvejelse.

I Overensstemmelse med Udvalgets Indstilling vedtoges derefter en Lov om Undersøgelser i Anledning af Anlæg af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, stadfæstet den 14. Maj 1909, hvorved Regeringen bemyndigedes til at anvende et Beløb af indtil 100,000 Kr. til nærmere Undersøgelser og Forarbejder vedrørende samtlige de ovennævnte Forhold.

I Løbet af Sommeren 1909 blev de i Loven paabudte Undersøgelser udførte ved Statsbanernes Foranstaltning, i hvilken Henseende henvises til den som Bilag A vedhæftede Beretning, og der er samtidig med Undersøgelserne og med disse som Grundlag blevet udarbejdet en Række Projekter saavel til Bro- som til Tunnelforbindelser, hvilke ere nærmere behandlede i de som Bilag vedhæftede Beskrivelser med tilhørende Overslag og i Planer (mærket Plan 1—22 og et Hæfte Planer over Forbindelsen Sjælland—Møen—Falster), hvilke samtlige Planer ere tilstillede Rigsdagen.

Undersøgelserne og Projekteringerne vedrørende Forbindelsen mellem Masnedø og Falster have omfattet to forskellige Broer (henholdsvis efter en vestlig og en østlig Linie), en Tunnel og en høj Bro (lagt efter den østlige Brolinie). Beliggenheden af de forskellige Linier vil fremgaa af Planerne 1 og 2.

Med Hensyn til Projektet til den vestre Brolinie bemærkes, at det med ganske ubetydelige Ændringer er det samme som det, der laa til Grund for det i Rigsdagssamlingen 1908—09 forelagte Lovforslag;

*) Vedhæftet nærværende Lovforslag som Bilag G.