

Den følgende Sag paa Dagsordenen var:

Eventuelt: Anden (sidste) Behandling af Forslag til Beslutning af Rigsdagen om Godkendelse af de Beløb, som Københavns Frihavns-Aktieselskab i Aaret 1909 har anvendt til Anlæg i Frihavnen.

(Første Behandling findes i Tidenden Sp. 4679).

Formanden: Denne Sag kan ikke foretages i Dag uden Tingets Samtykke, men hvis ingen gør Indsigelse derimod, betragter jeg det som givet. (Ophold). Det er saaledes givet.

Sagen sattes under Forhandling.

Ingen begærede Ordet.

Forslaget

vedtoges enstemmigt med 61 Stemmer.

Formanden: Der vil nu blive givet Landstinget Meddelelse om denne Vedtagelse.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 3345).

Sagen sattes under Forhandling.

P. T. Nielsen: Det er jo kun et Par Dage, vi have haft dette Lovforslag forelagt, som vi nu skulle behandle, og adskillige Medlemmer have maaske knap i den korte Tid faaet Lejlighed til at se Forslaget helt igennem. Men Forholdet er i øvrigt dette, at vi i Fjor behandlede om ikke det samme saa dog et Forslag af samme Karakter, og dette gør, at jeg for mit Vedkommende kan fatte mig temmelig kort ved første Behandling i Aar, da første Behandling i Fjor var ret udførlig. Som jeg udtalte i Fjor, vil jeg ogsaa i Aar sige, at jeg staaer temmelig tvivlende overfor Nødvendigheden af dette Broanlæg, og jeg stod ogsaa tvivlende overfor de Beregninger, som ledsagede Forslaget. I Aar menes Broen at kunne bygges for 8,250,000 Kr., medens Forslaget i Fjor lød paa 9,580,000 Kr., og hertil er endda

at bemærke det, at Forslaget i Fjor angik en Bro efter en vestligere Linie end den, der forslaaes i Aar. Hvis vi i Fjor skulde have valgt den østlige Linie, som der nu foreslaas Forslag om, vilde det efter de Oplysninger, som vi da fik, have kostet 11,280,000 Kr., det vil sige 3 Mill. Kr. mere end det, der nu stilles Forslag om. Det synes efter dette ikke, at Statsbanerne i Fjor have været meget heldige med deres Beregninger, og det forekommer mig, at man kan slaa fast, at det Grundlag, hvorpaa Sagen forelaa i Fjor, i Virkeligheden var et meget løst Grundlag. Forhandlingerne i Fjor førte da ogsaa til, at man forlangte at faa Spørgsmaalet nærmere undersøgt, og det er nu sket i den Sommer, som er forløben.

Det Forslag, der nu foreligger for os, er altsaa ca. $1\frac{1}{4}$ Mill. Kr. billigere end det Forslag, der forelaa i Fjor. Men i Forslaget i Aar er jo indbefattet et Par Bugserdampere, som skulle slæbe Fartøjerne gennem Broen, og Driften af disse Bugserdampere er anslaaet til 45,000 Kr. Det vil altsaa sige, at disse 45,000 Kr. jo i Virkeligheden repræsenterer netop Renten af den $1\frac{1}{4}$ Million, Forslaget er blevet billigere fra i Fjor til i Aar.

Hertil kommer, hvad jeg ogsaa gjorde opmærksom paa i Fjor, at man kan neppe vente at faa den samme Indtægt af Broen, som man nu har af Færgefarten. Jeg gjorde i Fjor opmærksom paa, at Forholdet med Hensyn til Færgefarten var det, at man ikke regner med de virkelige Kilometerafstande. Over Lille Bælt er der f. Eks. 3 km, men ved Takstansættelsen regner man med 10. Her over Storstrømmen er der 4 km, men ved Takstansættelsen regner man ogsaa med 10 km, og for saa vidt man nu i Fremtiden, naar vi faa Broen, skal lægge de virkelige Kilometerafstande til Grund, vil det betyde, at man kun faar de $\frac{4}{10}$ af den Indtægt af Overfarten, man har nu. I Øjeblikket er Forholdet dette ifølge Statsbanernes Driftsberetning, at vi i Fjor havde en Indtægt af Færgesoverfarten af 174,300 Kr. $\frac{4}{10}$ heraf er 69,720 Kr., og vi ville altsaa, hvis vi skulle lægge de virkelige Kilometerafstande til Grund, faa et Tab paa denne Konto af 104,580 Kr. Det vil altsaa atter repræsenterer Renten af $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr., saa jeg tror ikke, man ganske kan lægge de Beregninger, her foreligge, til Grund.

Endelig kommer hertil, at der i Forslaget i Aar er en ny Paragraf, nemlig en § 4, i hvilken der staaer: „Statsbanerne hæfte for Skade paa Skib og Ladning,