

det overhovedet er værd at regne med, gælder dette ikke om Overbygningen. Nu har man ikke noget paalideligt Grundlag for Bedømmelsen af, hvor længe en Jernbanebro holder. Saa vidt mig bekendt ved man kun, at endnu har ingen Jernbanebro behovet at fornyes paa Grund af, at den er bleven for gammel. Man har kendt Jernbanebroer, som fornyes, fordi de pludselig skulle bære Lokomotiver af større Vægt end den, for hvilken de ere byggede. Men at Jernbanebroer maa ombygges, fordi de ere forældede, kendes ikke. Man ved om andre Jernbanebroer af samme eller større Spændvidde end den, her er Tale om, at de ere 100 Aar gamle og ikke have trængt til at fornyes. Vi have derfor sikkert haft Ret til at sige, at naar man regner Amortisationen til 1 pCt. af Værdien af Overbygningen, ere vi paa den sikre Side, og vi ere derved komne til, at da Overbygningen repræsenterer 2,900,000 Kr., maa Forrentningen reduceres med 29,000 Kr.

Vi ere da dermed komne til det Resultat, at Anlægsudgiften vil blive 6,250,000 Kr. og vil forrentes gennem en Besparelse af 365,500 Kr. Det vil med andre Ord sige, at der vil blive en Forrentning af ca. 6 pCt., nøjagtigt 5,85 pCt.

Overfor dette har Mindretallet gjort gældende, at Udvidelse af Færgedriften ikke vil behøves, da vi i den sidste Tid have staaet overfor en Nedgang i Trafikken. Man har desuden henvist til de sidste 4 Maaneder. Vi have derimod ment det rigtige at henvise til de 8 Maaneder, som ere gaaede siden Aabningen af Sassnitz—Trelleborg-Linien, som afficerer hele vor Gedser-Linie, og i disse 8 Maaneder er det ganske sikkert saa, at der er en ganske ubetydelig Formindskelse af Persontrafikken og en meget lille Vækst i Godstrafikken. Men hvad viser dette? Det viser, at trods alle de Grunde, der kunde være til Nedgang i Trafikken i dette Aar, er der kun Tale om Stagnation. I alle Tilfælde er Flertallet klar over, at Sassnitz—Trelleborg-Routen kan nok have virket noget, men ved Siden af det er der ikke Tvivl om — hvad ogsaa er fremført fra anden Side —, at den store svenske Lockout har ogsaa bidraget noget til at formindskede Trafikken ad Gedser-Linien, men fremfor alt dette er denne bleven formindsket gennem den Nedgang i al Forretning, der har gjort sig gældende i det sidste Aar. Naar vi trods dette staa ikke overfor Nedgang, men kun overfor Stagnation, er der efter Flertallets Mening

ikke Tvivl om, at saa vil i de kommende Aar Trafikken atter gaa op ligesom altid tidligere. Det er jo noget, man ser saa tidt, naar Talen er om Trafik, at der kan være et enkelt Aar, hvor man staaer overfor lidt Nedgang eller Standsning, medens der saa atter kommer den sædvanlige Opgang meget hurtigt. Vi ville sikkert som hidtil staa overfor en Vækst i Trafikken, og det er denne Tankegang, som har bevirket, at Statsbanerne ere klare over, at hvis Broen ikke bliver besluttet, vil man komme til den Udvidelse af Færgedriften, hvis Besparelse vil medvirke til, at Forrentningen vilde blive 6 pCt.

Nu har det dog interesseret os ogsaa at undersøge, hvilken Besparelse der vilde komme, hvis man forudsatte det ganske unaturlige, at nu standsede hele Udviklingen af denne Trafik. Selv med denne Umulighed for Øje vilde vi komme til, at Broen vil give en Forrentning af ca. 4 pCt. Vi ere saaledes overbeviste om, at det er et Anlæg, som vil og maa give en god Rente af de Penge, der blive anvendte.

Saa have vi endda slet ikke taget Hensyn til — eller taget med i Beregningen —, at ved Siden af det, Statsbanerne have anført med Hensyn til Renteberegningen, opnaas der jo ikke blot mange andre Goder for Driften ved at faa denne Bro, men der opnaas jo ogsaa en ganske betydelig Besparelse derigennem, at vi i Stedet for at drive de to Linier som to isolerede Linier, en fra København til Masnedø og en fra Orehoved til Gedser, ville kunne faa det hele under en fælles Drift. Endelig er der endnu et betydende Moment, nemlig det, at ved at faa Broen ville vi kunne udskyde Anlægget af et Dobbeltspor længere end ellers. Det er nemlig Ophobningen af Togene ved Masnedø og Orehoved, særlig ved Masnedø, som bringer Uregelmæssighed i Driften, og som gør, at denne ikke kan støttes tilstrækkeligt ved Krydsningsstationer, men at vi ville komme til at anlægge Dobbeltspor tidligere, end det vil behøves, hvis Broen bygges.

Dette med Hensyn til Hovedpunktet af, hvad der her foreligger.

Med Hensyn til Møens-Routen, som jo ogsaa har været behandlet, skal jeg her kun bemærke, at jeg oprigtig talt ikke har kunnet forstaa, at de søfarende ville foretrække den, thi for mig staaer det saaledes, at deres Benyttelse af Farvandet gennem Grønsund, naar der over dette findes en Bro, vil være vanskeligere end af Storstrømmen. Jeg skal dog lade det