

borg A. 1. V.], Rørdam, Slengerik, J. Andersen, Hammerich, Dinesen, Wulff). Betænkning (B. Sp. 1585) afgiven $\frac{2}{4}$ (Ordfører: Hammerich). 2. Beh. $\frac{6}{4}$ (F. Sp. 5907). 3. Beh. $\frac{7-8}{4}$ (F. Sp. 5986). — Lovforslaget forkastet.

Lovforslaget gik ud paa, at Ministeren for offentlige Arbejder skal være bemyndiget til for Statskassens Regning til Brug for Statsbanerne at lade foretage Anlæg af en fast Bro mellem Masnedø og Falster. Til dette Anlæg kan anvendes et Beløb af i alt 8,250,000 Kr. (heraf i Finansaaret 1910—11 1,000,000 Kr.). I Anlægsudgifterne ere ikke indbættede Udgifterne til Erhvervelsen af de til Anlæggets Genmeførelse nødvendige Arealer, hvilke Udgifter ligeledes blive at udrede af Statskassen. — Statsbanerne skulle hæfte for Skade paa Skib og Ladning, foraarsaget ved Paasejling af Broen, medmindre det gøres antageligt, at Paasejlingen er foranlediget ved mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken vedkommende Skibs Reder eller Mandskab bærer Ansvaret.

Et Lovforslag af lignende Indhold fremsattes i Samlingen 1908—09 af Minister for offentlige Arbejder i Ministeriet Neergaard: Jensen-Sønderup. Anlægsudgiften var dog dengang sat til 9,580,000 Kr., altsaa til 1,330,000 Kr. mere end efter det nu fremsatte Forslag. Udvalget, der i Samlingen 1908—09 behandlede det da fremsatte Forslag, ansaa det imidlertid for rigtigst, at Sagen gjordes til Genstand for en grundig Undersøgelse i Sommeren 1909, og Lovforslaget ændredes saa i Overensstemmelse hermed (se nærmere Aarboeg for 1908—09 pag. 168 ff.).

Det nu fremsatte Lovforslag henviser først til de Bemærkninger, der ledsagede det under Ministeriet Neergaard fremsatte Lovforslag. Aarboegen for 1908—09 indeholder herom følgende: „Det oplyses i Bemærkningerne til Lovforslaget, at Trafikken paa Ruten mellem Sjælland og Falster er stegen saa betydeligt, at man med det nuværende Færgemateriel ved Overfarten mellem Masnedø og Orehoved er naaet til Maksimum af Rutens Ydeevne og saaledes er ude af Stand til at bestride den Trafikstigning, der sikkert fremdeles maa paaregnes. Til Nødvendigheden for af trafikale Hensyn at skride til en Omordning af Forholdene kommer yderligere Hensynet til det ønskelige i at forbedre Ruten saa meget som overhovedet muligt, for at den derigennem kan blive sat i Stand til at bevare sin Betydning som Hovedrute i den internationale Trafik til Norden og optage den meget alvorlige Konkurrence, som vil blive paaført Ruten ved den svensk-tyske Dampfærgforbindelse Sassnitz—Trelleborg, der allerede træder i Virksomhed i 1909. Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at anskaffe flere Færger og udvide Færghavnænlægene eller at