

løb, der søges bevilget. Driften og Vedligeholdelsen af de nævnte to Bugserdampere vil andrage aarlig ca. 45,000 Kr., og dette Beløb maa altsaa fradrages det Beløb, 340,000 Kr., som ovenfor er angivet som det, der vil spares for Jernbandedriften, naar Broen er anlagt, og Besparelsen vilde saaledes blive 295,000 Kr. Paa den anden Side bør beregnes en passende Amortisation saavel af det Materiel, der for Tiden anvendes ved Masnedø—Orehoved Overfarten og vil blive frigjort ved Broanlæggets Gennemførelse — nemlig 3 Færger (1,200,000 Kr.) og Lokomotiver og Vogne (280,000 Kr.) — som af den Dampfærge, det vil blive nødvendigt i en nær Fremtid at anskaffe, hvis Broanlægget ikke nu bringes til Udførelse (510,000 Kr.). De nævnte 3 Beløb udgøre tilsammen 1,990,000 Kr., og sættes Amortisationsbeløbet til 5 pCt. aarlig, fremkommer herved en aarlig Besparelse af 99,500 Kr., saa at den aarlige Besparelse i alt bliver 394,500 Kr. — Om Sammenhængen med, at den i Aar foreslaaede Anlægsudgift er bleven saa meget lavere end den i Fjor foreslaaede — og det endskønt der er medtaget et Beløb til Fyldestgørelse af Skibsfartens Krav, og det nu foreslaaede østlige Bro-Anlæg er kostbarere end det vestlige Projekt i Fjor — henviste Ministeren ved Lovforslagets Forelæggelse til, at et fransk Konsortium havde henvendt sig til Regeringen og havde erklæret, at Broen under den nuværende Depression med de nuværende billige Materialepriser maatte kunne bygges væsentlig billigere, og — tilføjedes der — „vi ere ydermere villige til et gøre det under fornøden Hensyntagen til dansk Arbejde og dansk Industri, yderligere ere vi eventuelt villige til at financiere Broen og give jer de Penge, det vil koste at bygge Broen, paa billige Vilkaar“. Grunden til — sagde Ministeren — at vi nu kunne bygge saa billig, er altsaa den almindelige Verdensdepression. De Priser, Entreprenørerne have regnet med, ere saa exceptionelle, at de neppe ville indtræde igen for det første — „der er heldigvis Opgang i Priserne“.

Et Flertal indenfor Folketingets Udvalg (J. Andersen, Hammerich, Hans Nielsen (Skanderborg A. 1. V.), Valdemar Olsen, Chr. Reventlow, Ludvig Reventlow, Rørdam, Sløngerik og Wulff) anbefalede Lovforslaget til Vedtagelse under Henvisning til den Betydning, som allerede Udvalgsflertallet i Fjor havde Øje for, at en saadan Bro vilde have »for Sjællands og Hovedstadens Forbindelse med det sydlige Udland, for Bevarelsen af Gedserlinien som en af Hovedruterne i den internationale Trafik til Norden og for Lolland-Falsters Forbindelse med Sjælland, hvor den under Isforhold kan faa