

baade til 45,000 Kr., saa at den aarlige Udgift, naar Broen tages i Brug, vil blive 120,000 Kr., medens Udgiften ved den nuværende Drift med Dampfærger er 360,000 Kr. (se Bilag G.), som vil vokse med 55,000 Kr., naar Driften af den nye Færge kommer til.

Den af Broanlægget følgende Besparelse vil saaledes blive 295,000 Kr., hvortil maa lægges en passende Amortisation af det Materiel, der maa holdes i Drift ved Dampfærgetrafikken, medens det falder bort ved Broens Bygning, repræsenterende en Værdi af 1,990,000 Kr., nemlig:

3 eksisterende Færger . . . . .	Kr. 1,200,000
1 ny Færge . . . . .	— 510,000
Lokomotiver og Vogne . . . . .	— 280,000.

En Amortisation med 5 pCt. bliver da Kr. 99,500, hvormed den samlede Besparelse vil blive: 295,000 + 99,500 = Kr. 394,500.

Mod disse Oplysninger kan indvendes, at man ikke har medtaget Rentetab under Broens Bygning, som kan anslaaes til 8 pCt. af Byggesummen, 7 Mill. Kr., eller ca. 560,000 Kr.

Ogsaa kan det indvendes, at man vel i Beregningen har medtaget Vedligeholdelse af Broen, men ikke Amortisation af Overbygningen, der til Forskel fra Underbygningen en Gang i Tiden maa fornyes. Det maa, naar man forudsætter en god Vedligeholdelse, anses for passende at regne med 1 pCt. til Amortisation. Da nu Broens Overbygning repræsenterer en Værdi af 2,900,000 Kr., maa den aarlige Besparelse formindskes med 29,000 Kr., bliver saaledes 365,500 Kr.

Den Sum, der skal forrentes, vilde da blive 6,250,000 Kr., som med 365,500 Kr. vil forrentes med ca. 6 pCt. (5,85).

Et Mindretal i Udvalget har gjort gældende, at den stærke Vækst i Trafikken, som de forløbne Aar har bragt, ikke kan ventes fortsat, efter at Forbindelsen Trelleborg—Sassnitz fra 7. Juli 1909 er bragt i Stand, og at Virkningen heraf allerede har vist sig deri, at Maanederne Juli 1909 til Februar 1910 i Forhold til de tilsvarende Maaneder Aaret forud have vist en

Nedgang i de rejsendes Tal fra 80,199 til 78,697 og en formindsket Opgang i Godstransporten, som i de samme 8 Maaneder kun er vokset fra 85,650 til 86,104 Tons.

Flertallet kunde i Modsætning hertil se en Opfordring til ikke at tøve med Bygning af Broen, for dermed at forbedre Gedser-Routen, og maa i øvrigt hævde, at naar de forløbne Maaneder ikke vise nogen nævneværdig Tilbagegang, men kun en Stagnation, saa kan deraf drages Slutninger lige modsat Mindretallets. Langt mere end fra Sassnitz-Routen maa Trafikken antages at have været paavirket af den Stillestand i Forretningslivet, som har kendetegnet det sidste Aar. At man trods dette kun staar overfor en Stagnation, giver det bedste Bevis for Gedser-Routens Betydning for Forbindelsen med det sydlige Udland og giver al Grund til i kommende Aar at vente en lignende Vækst i Trafikken som den, vi i de forløbne Aar have været Vidne til, dermed ogsaa til at gaa ud fra, at Færgeforbindelsen vil kræve den af Statsbanerne forudsatte Udvidelse.

Det kan dog have sin Interesse at se, hvilken Forrentning man vilde staa overfor, naar man saa bort fra den udvidede Færgefart. Den Sum, der skulde forrentes, vilde da vokse med 1,060,000 Kr. og blev dermed 7,310,000 Kr., medens den aarlige Besparelse vilde formindskes med 80,000 Kr. (55,000 fra Færgedrift og 25,000 Kr. fra bortfalden Amortisation af den nye Færge). Man vilde saaledes til Forrentning af 7,310,000 Kr. kunne paaregne 285,500 Kr. eller ca. 4 pCt. (3,9). Selv under den ganske urimelige Forudsætning, at vi stod overfor en permanent Stagnation i Trafikken, vilde Staten saaledes have en rimelig Rente af de Summer, Broens Bygning kræver.

Flertallet gaar imidlertid ud fra som givet, at man ikke kan forudsætte noget saa urimeligt, men at Trafikken tværtimod vedblivende vil vokse og kræve de af Statsbanerne paaregnede Udvidelser, og at Broen derfor straks efter Bygningen vil forrente den anvendte Kapital med 6 pCt., en Forrentning, som vil vokse med hvert kommende Aar. Broens Bygning vil saaledes