

være et finansielt fordelagtigt Foretagende, ganske fraset de andre store Fordele, den vil bringe, derimellem den ogsaa i finansiell Henseende ret betydende, at Banelinien København—Gedser vil kunne bringes ind under en Fællesdrift i Stedet for Drift af to isolerede Linier, Sydbanen og Falster-Banen, samt den ikke mindre betydende, at Broens Tilstedeværelse vil borttage den nu stedfindende Ophobning af de personførende Tog ved Ankomst og Afgang og dermed simplificere hele Sydbanens Drift, hvilket blandt andet kan føre med sig, at Anlæg af Dobbeltspor yderligere kan udskydes.

I Forbindelse med Proforslaget har man atter i Aar drøftet den fremsatte Tanke at føre Forbindelsen til Gedser frem ad en ny Bane fra Køge over Præstø og Møen. Hvis man stod paa bar Bund, vilde adskilligt kunne have talt for en saadan Bane, men som Forholdene nu ere, maa Tanken afvises. Staten vilde faa to Hovedbaner at drive, idet Driften af den nuværende Sydbane med Færgesfart til Falster maa opretholdes meget nær i samme Maal som nu; man vil gribe ind i Østsjællands-Banens Opland og finansielt undergrave tre andre Privatbaner: Præstø-Banen, Kallehave-Banen og den nye Stubbe-købing-Bane, i hvilke Baner Staten ejer Halvdelen af Aktierne. Fra den gennem-gaaende Trafik vil der ikke tilføres nye Indtægter, og naar henses til de Lokalbaner, som dels forefindes, dels ere under Opsejling, vil der kun paa ganske faa Punkter tilføres ny Trafik fra Lokalstationer. Uden at kunne vente nævneværdige nye Indtægter vil man saaledes staa overfor meget store, nye Driftsudgifter, i det hele overfor en Splittelse af Statsbanedriften paa et Punkt, hvor man baade kan og bør holde den samlet.

Det har under Behandlingen ligget nær at søge Klarhed over, i hvilket Maal de af Broanlægget følgende Arbejder blive paa danske Hænder. Af de herom søgte Oplysninger (om hvilke vi henviser til Bilag 4 og 5) fremgaar det, at kun Forarbejderne ved de store Brodragere, repræsenterende

ca. 700,000 Kr., ville blive udførte og leverede fra Tyskland, medens alt andet Arbejde kan ventes udført her i Landet, fra-regnet, at Materialet til Broens Overbygning, repræsenterende ca. $1\frac{1}{3}$ Mill. Kr., selvfølgelig maa indføres, eftersom vi her til Lands hverken have Jernværker eller Valseværker.

Paa Grundlag af, hvad her er fremført, maa Udvalgets Flertal da anbefale, at Forslaget vedtages med de af det stillede Ændringer og med Tilsagn om, at der tages Hensyn til de gjorte Henstillinger.

Der vil da være taget alle rimelige Hensyn til Skibsfartens Interesser.

Det betydelige Arbejde vil i en arbejdsfattig Tid i største Maal komme dansk Virksomhed til gode.

For de finansielle Ofre vil der naas en rundelig Forrentning. Særlig for dette sidste er det dog en Forudsætning, at Forslaget gennemføres nu, da de billige Tilbud, hvorpaa det er bygget, ere en Følge af det Tryk, der hviler over al Forretning og ganske særligt over de Virksomheder, der her sættes i Arbejde.

Et *Mindretal* (R. Andersen, Frederiksen, P. T. Nielsen og L. Rasmussen (Ribe Amts 4de Valgkreds) ønsker at udtale følgende: Ved den i Fjor vedtagne Lov om Undersøgelser i Anledning af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster bestemtes det at anvende 100,000 Kr. til nærmere Undersøgelser og Forarbejder vedrørende denne Forbindelse.

Undersøgelsen skulde omfatte:

1. En Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.
2. En Forbindelse Køge—Møen—Nykøbing paa Falster.
3. En Tunnel mellem Masnedø og Falster.

Det var en Forudsætning, at Undersøgelsen foregik rent objektivt, saaledes at intet herved foregrebes.

Det var endvidere fastsat i Lovens § 2, at „Resultatet af de foretagne Undersøgelser og de paa Grundlag deraf udar-