

bejdede detaillerede Planer blive at forelægge Rigsdagen ved Begyndelsen af den ordinære Rigsdagssamling 1909—10^o.

Loven er ikke bleven overholdt. Forslag og Planer ere først blevne forelagte Rigsdagen den 9. Marts 1910, hvilket har haft den uheldige Følge, at Tiden, som har været levnet Udvalget til at behandle dette Millionforetagende, har været meget begrænset.

Endelig maa det siges, at Ministeriet ved at udbyde Arbejdet paa Broen uden samtidig at gøre noget tilsvarende for de andre to Alternativer (Møensbanen og Tunnel) ikke har været ganske objektivt, men har præjudiceret Sagen og har vanskeliggjort en Sammenligning mellem de forskellige Projekter.

I Fjor blev saaledes det nu foreslaaede Broanlæg anslaaet til at ville koste 11,280,000 Kr., men efter Licitationen kan Beløbet i Aar nedsættes til 8,250,000 Kr., altsaa en Besparelse paa over 3 Mill. Kr.

Hvis f. Eks. en Tunnel paa samme Maade havde været udbudt, er det sandsynligt, at det anslaaede Beløb af 16 Mill. Kr. til dennes Bygning ogsaa vilde have kunnet nedsættes med adskillige Millioner Kroner — der er jo Ingeniører, der paa staa, at en Tunnel vil kunne bygges for mindre end 10 Mill. Kr. —, og i saa Fald er det ingenlunde udelukket, at Rigsdagen, hvis den i øvrigt for Tiden vil gaa til en fast Forbindelse, vilde vælge Tunnelen. Derved vilde blandt andet de store Ulemper, som en Bro uafviselig vil forvolde Skibsfarten, have været undgaaede.

Ihvorvel det maa erkendes, at en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster vil gøre Forbindelsen lettere og i flere Tilfælde behageligere end nu, kan Mindretallet dog ikke indrømme, at disse Fordele ere saa store, at de begrunde Anlægget.

Tidsbesparelsen er i Forslaget opgjort til ca. $\frac{1}{2}$ Time, men vil dog neppe blive saa stor. Ser man paa Køreplanen og vælger f. Eks. Formiddagsekspressen fra København, da ankommer denne til Mas-

nedø Kl. 1⁰⁶ og afgaar fra Orehoved Kl. 1³⁹, altsaa varer Turen mellem Masnedø og Orehoved 33 Minutter. Da Broen bliver ca. 4 km, og da der over denne maa køres langsomt, er det en selvsagt Ting, at der ikke kan indvindes $\frac{1}{2}$ Time, men højst 15 à 20 Minutter. Og med Hensyn til Behageligheden, da er Forholdet det, at i Øjeblikket overføres alle 1ste og 2den Klasses Personvogne i Eksprestogene med Færgerne, saa for disse rejsende kan det i saa Henseende komme ud paa eet, de ville i begge Tilfælde kunne blive i Vognene og behøve ingen Omskiftning. Man har derefter paaberaabt sig den stigende Trafik og sagt, at denne nødvendiggjorde enten en fast Forbindelse eller nye Færgelejer og Færger. *Trafikken er imidlertid ikke for Tiden i Stigning, men er snarere i Tilbagegang.*

Over Gedser—Warnemünde er der saaledes i Maanederne November, December, Januar og Februar 1908—09 befordret 29,101 rejsende og 44,928 Tons Gods, men i de tilsvarende 4 Maaneder i Aaret 1909—10 kun 28,084 Personer og 42,803 Tons Gods. Over Masnedø—Orehoved har der været en Stigning i de samme 4 Maaneder i Persontrafikken fra 82,730 til 84,738 Personer. I Godstrafikken har der været Tilbagegang, hvor meget har ikke kunnet oplyses. Færgeturenes Antal over Storstrømmen har været betydelig mindre i de nævnte 4 Maaneder i 1909—10 end i de tilsvarende Maaneder i 1908—09 (henholdsvis 1,839 mod 1,964); de overførte Vognaksler har ligeledes været betydelig mindre (henholdsvis 45,998 mod 48,809). Ministeriet har anført, at Nedgangen til Dels skyldes Inddragning af Luksustoget, hvilket dog kun kan være for en mindre Dels Vedkommende, da Luksustoget i de nævnte 4 Maaneder kun har foranlediget 34 Overfarter med 572 Vognaksler.

For øvrigt finder Mindretallet Anledning til at fastslaa, at Etablering af Luksustoget er et eklatant Bevis paa, at Routen selv med den større Trafik ingenlunde har været overbebyrdet. Hvis saa var, vilde Statsbanerne ikke have indladt sig paa det