

Eksperiment med Luksus- og Lyntog at befordre nogle faa Personer.

Med de nuværende Færgelejer og Færger har man altsaa kunnet udføre en betydelig større Trafik end den nuværende. Det maa tilmed erkendes, at Trafikken har været besørget tilfredsstillende og planmæssigt, og Trafikforstyrrelser ved Færgeoverfarten have i de senere Aar været sjældne.

Den „forøgede Trafik“ motiverer saaledes ikke i Øjeblikket denne mange Millioners Udgift.

Man har dernæst paaberaabt sig Hensynet til den gennemgaaende Trafik og Konkurrencen med Sassnitz—Trelleborg-Routen.

Mindretallet havde meget ønsket til Belysning af dette Forhold at faa oplyst, dels hvor stor den gennemgaaende Trafik er og dels, om den har været i Nedgang siden Aabningen af Routen Sassnitz-Trelleborg, men desværre har det ikke været muligt for Ministeren for Tiden at give disse Oplysninger.

Om den gennemgaaende Trafiks Størrelse give imidlertid de af Ministeren i Fjor til Udvalget fremsendte Oplysninger nogen Vejledning. Det ses saaledes, at der i Finansaaret 1907—08 fra og til Vest-Sverige og Norge over Storstrømmen er befordret 9,700 Personer og 13,150 Tons Gods, hvilket af den samlede Person- og Godstrafik kun har udgjort henholdsvis 3,7 og 6,7 pCt., og denne er saaledes sikkert mindre end af de fleste antaget.

Endelig har Flertallet anført, at selv om Trafikken er stagnerende, vil det dog være at anbefale at gaa til dette kostbare Anlæg, da det vil forrente den anbragte Kapital med 3,9 pCt.

Selv om dette maatte være rigtigt, maa Mindretallet dog — saa længe der ikke foreligger en absolut Nødvendighed for at gaa til forøgede Trafikmidler — være meget betænkeligt ved under Øjeblikkets finansielle Situation at binde ca. 9 Mill. Kr.

Den nævnte Forrentning vil dog neppe opnaas. Den forudsætter i alle Tilfælde, at Afstanden over Storstrømmen (4 km)

ved Takstansættelsen som hidtil beregnes til 10 km; uden dette vil Forrentningen falde til ca. Halvdelen. Men selv med denne Forudsætning, om hvilken Udvalget paa Mindretallets Foranledning har stillet Ændringsforslag, ville de beregnede 3,9 pCt. neppe holde Stik.

Der er nemlig intet beregnet til Ekspropriationer. Det vil endvidere være nødvendigt ikke alene af Hensyn til Skibsfarten, men ogsaa af Hensyn til Trafikken, for det Tilfælde, at der skulde ske et Uheld ved Broen, at bevare i det mindste 2 Færgelejer. Det vil ligeledes være nødvendigt baade paa Masnedø og ved Orehoved at bevare Skinner og Banelegeme, saa der eventuelt kan skaffes Forbindelse fra Færgehavnen til Stambanen. Til Vedligeholdelse og Afdrag paa disse Anlæg er ligeledes intet beregnet. Endelig er der ikke beregnet nogen Udgift i Henhold til Forslagets § 4, skønt denne Paragraf muligvis vil forvolde meget betydelige Udgifter.

Mindretallet maa da til Slut fastholde:

1. Det er ikke i Øjeblikket nødvendigt at gaa til forøgede Trafikmidler, for at Trafikken over Storstrømmen kan besørges tilfredsstillende.
2. Naar saadan Nødvendighed foreligger, bør det nærmere undersøges og overvejes, om ikke Routen over Møen eller en Tunnel bør foretrækkes.
3. Der maa under Hensyn til Statens hele finansielle Stilling stærkt advares imod at binde ca. 9 Mill. Kr. til Udgifter, der ikke i Øjeblikket ere absolut nødvendige.

Af disse Grunde maa Mindretallet tilraade at stemme imod Forslaget.

Et enkelt Medlem af Mindretallet (*Frederiksen*) ønsker yderligere at udtale, at en lav Jernbanebro mellem Falster og Masnedø vil være til megen Byrde og Besvær særlig for vor Sejlskibsfart; den vil virke hemmende paa Sejlskibsfartens Trivsel, idet den ikke alene foraarsager forøget Risiko, men ogsaa Tidsspilde derved, at Udnyttelsen af mangen gunstig Lejlighed til at slippe fra og til Østersøen vil glippe. Vor Sejl-