

Risiko langt større end den, der følger med en Bro.

Med Hensyn til, at *Trafikken* over Gedser—Warnemünde-Routen skulde være i Tilbagegang, maa Flertallet bemærke, at der selv i de af Mindretallet anførte Maaneder 1909—10 ikke med Rette kan tales om nogen egentlig Tilbagegang i Forhold til de tilsvarende Maaneder forrige Aar, men højst om en midlertidig Stagnation, der er let forklarlig bl. a. som Følge af:

- a. Trelleborg—Sassnitz-Routens Aabning,
- b. Depressionen i det almindelige Forretningsliv,
- c. Storstrejken og dens Følger for Erhvervslivet i Sverige.

Naar alt dette kun har affødt en øjeblikkelig Stagnation, maa der — med alle Forhold for Øje — ligesom hidtil regnes med en stigende Trafik. Og naar Mindretallet hævder, at den nuværende *Færgesfart* sikkert vedblivende vil kunne besørge Trafikken tilfredsstillende, kan Flertallet nøjes med at gengive nogle Udtalelser fra de Bemærkninger, der ledsagede det i Fjor af Trafikminister *Jensen-Sønderup* forelagte Forslag til en Bro. De lød saaledes:

„En Forøgelse af Færgeroutens Ydeevne kan ikke opnaas blot ved at forøge Færgeturenes Antal; at lade samme Færge udføre flere Ture til Overførelse af Dele af samme Tog vil nemlig uundgaelig sinke Toget, og af Hensyn til de nødvendige Tilslutninger kan der ikke tilvejebringes længere Tid til Fremførelse af de gennemgaaende Tog end allerede forudsat efter den nuværende Togplan. Forøgelsen kan kun opnaas ved Anskaffelse af nye Færger af samme Type som de nu benyttede og Udvidelser af de tilstedeværende Færgهانلæg, idet Anskaffelse af større Færger, der tillade Overførelse af flere Jernbanevogne end de nuværende, vilde medføre aldeles uforholdsmæssige Bekostninger, saavel til Færgernes Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgهانve. Ved Anskaffelse af nye Færger af den nu anvendte Type opnaaede man endda kun — med stærkt

forøgede Driftsudgifter — at faa Overfartsforhold med begrænset Ydeevne, tilstrækkeligt for maaske kun faa Aar, hvorefter Spørgsmaalat om Routens Forbedring paa ny maatte tages frem til Løsning.“

Med Hensyn til det foreslaaede Anlægs *økonomiske Rentabilitet* maa Flertallet hævde, at dets Beregninger ere meget nøjterne. I de ovenfor omtalte Bemærkninger til det i Fjor af den daværende Trafikminister forelagte Forslag hedder det saaledes:

„Broanlægget betyder en væsentlig Simplifikation i Driftsmaaden, da det tillader, at Toggangen mellem Sjælland og Falster saavel for Persontogenes som for de godsførende Togs Vedkommende kan drives som gennemgaaende, saaledes at hele det paagældende Tog kan gennemføres, en Driftsmaade, der vil medføre store Besparelser i de aarlige Driftsudgifter.“

Dette er rigtigt. Men Flertallet har ikke — saalidt som det har medtaget Besparelsen ved, at Dobbeltsporet gennem Sjælland ved Broens Anlæg kan udskydes længere end ellers — i sine Beregninger medtaget disse Besparelser, der ville bringe Fortjenesten ved Anlægget betydeligt op, saaledes at dets Opgivelse af den Rente, der vil indvindes (ca. 6 pCt.), ikke blot vil holde Stik, men i Virkeligheden vil vise sig at være *for lav*.

Endelig peger Mindretallet, saavel som et andet Mindretal, paa den foreliggende almindelige finansielle Situation. Denne kan imidlertid ikke føres i Marken overfor finansielt fordelagtige og af Hensyn til saavel Ind- som Udland nødvendige Anlæg af den Art, der her er Tale om. Og at dette ogsaa i Virkeligheden er anerkendt fra alle Sider, fremgaar af, at Forslag til en Broforbindelse mellem Masnedø og Falster nu med kun et Aars Mellemlum — altsaa under væsentlig samme finansielle Forhold — er fremsat og stærkt anbefalet af to i politisk Henseende meget forskellige Regeringer.