

Mindretallet (R. Andersen, Frederiksen, P. T. Nielsen og L. Rasmussen) skal — da Tiden har været yderst begrænset — til Flertallets Tilsvær kun bemærke følgende:

Naar Flertallet hævder, at der „ikke med Rette kan tales om nogen egentlig Tilbagegang“ i Trafikken i Maanederne November, December, Januar, Februar 1909—10 i Forhold til de tilsvarende Maanedere Aaret forud, da kan *Mindretallet* i saa Henseende ganske henvise til sine tidligere anførte Tal. Tallene tale for sig selv og kunne ikke afkræftes, hvad Flertallet heller ikke i mindste Maade har forsøgt.

Hvilke Aarsager Nedgangen i Trafikken skyldes, om det er Storstrejken i Sverige og dens Følger, Sassnitz—Trelleborg-Routens Aabning eller Depressionen i det almindelige Forretningsliv, skal *Mindretallet* ikke afgøre, men noterer kun det Faktum, at der i den senere Tid er en betydelig Nedgang i Trafikken, og at den tidligere forøgede Trafik af de tilstedeværende Færgemidler har været besørget fuldt ud tilfredsstillende.

At Nedgangen i det nævnte Tidsrum særlig skulde skyldes Storstrejken, kan der dog neppe være Anledning til at tro. Storstrejken var forlængst forbi i November 1909, og undersøger man Trafikken i den forud for November 1909 gaaende Periode af 4 Maanedere, under hvilken Storstrejken dels rasede, dels afsluttedes, da viser det sig, at denne Periode kun udviser en meget ringe Nedgang i Persontrafikken, men en *Opgang* i Godstrafikken.

Muligvis skyldes Nedgangen i Trafikken Depressionen i det almindelige Forretningsliv. Det er jo imidlertid den samme Depression, der er Anledning til Statens vanskelige finansielle Stilling, og den naturlige Slutning heraf synes da at maatte være, at man udsætter Vedtagelsen af dette kostbare Anlæg, til Depressionen hæves, kort sagt, til Trafikken atter bliver stigende, og Finanserne bedres.

Med Hensyn til den økonomiske Rentabilitet da maa *Mindretallet* fastholde

sine Betragtninger. Flertallets Opstillinger ere i Stedet for at være „meget nøgterne“ ganske vildledende. Det er saaledes ganske uberettiget i Broens Favør at regne med Renter af Færgelejer og Færger, som ikke ere byggede, og som der ikke i Øjeblikket af Hensyn til den aftagende Trafik er mindste Brug for, og det er højst tvivlsomt, om det er korrekt i Favør af Broanlæggets Rentabilitet at fradrage Værdien af de frigjorte Færger, naar der ikke for Tiden er Brug for disse andetsteds. Dertil kommer, at forskellige forøgede Udgifter, som Flertallet slet ikke har regnet med, ville, som af *Mindretallet* tidligere paavist, blive nødvendige.

En nøgtern Beregning vil derfor ikke bringe en Rente hverken af 3,9 eller 6 pCt., men kun 2—3 pCt., ja, muligvis slet ingen, thi Faren for Broens fuldstændige Ødelæggelse, dels under Ufred i Landet, dels under stærk Isskruning, kan ingen lukke Øjnene for.

Ændringsforslag:

Til § 1.

Af *Udvalget*:

1) I anden Linie efter Ordet „Bro“ indskydes: „over Storstrømmen“.

Til § 3.

Af *Wulff*:

2) Sidste Punktum udgaar.

Til § 4.

Af *J. Andersen, R. Andersen, Hammerich, Hans Nielsen, P. T. Nielsen, Valdemar Olsen, Chr. Reventlow, Ludvig Reventlow, Rørdam, Slengerik og Wulff*:

3) Paragraffen affattes saaledes:

„Statsbanerne hæfte for Skade paa Skib, foraarsaget ved Paasejling af Broen, saafremt det fra Skibets Side gøres antageligt, at Kollisionen med Broen ikke