

Da det imidlertid har vist sig, at Persontrafikken over Kalundborg—Aarhus efter Statens Overtagelse af Ruten er tiltaget over Forventning, og da en Aflastning af Hovedruten for Godstrafikkens Vedkommende under Hensyn til de senere Aars betydelige Trafikforøgelse kan ventes i en ikke fjern Fremtid at ville vise sig ønskelig, har Ministeriet nu anset det betimeligt at foreslaa oprettet en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, hvorfor man har ladet udarbejde Forslag i saa Henseende.

Med Hensyn til dette Forslag, hvortil Planerne (5 Stykker) vil blive tilstillede Rigsdagen, bemærkes følgende:

Færgelejerne paa Sjælland tænkes anbragte paa Gisseløre ved Kalundborg. Anlægget er forudsat bestaaende af to Færgelejer med tilhørende Dækmole og de fornødne Sporanlæg m. m.

Det har været under Overvejelse at anbringe Færgelejerne paa Refsnæs og at forbinde dette Punkt med Kalundborg ved en Forlængelse af Statsbanen Roskilde—Kalundborg. Dette Projekt synes vel paa enkelte Punkter at frembyde visse Fordele og navnlig at skabe noget bedre Muligheder under vanskelige Isforhold end Gisseløre-Projektet, men man formener ikke, at disse Fordele staar i et tilstrækkelig rimeligt Forhold til de betydelig forøgede Udgifter, som Udførelsen af Refsnæs-Projektet vil medføre.

Ved Koldby Kaas er der ikke forudsat Anlæg af Færgeleje; man har nemlig ikke tænkt at indføre nogen Ekspedition af Vognladningsgoods til og fra Samsø, da Anlægsudgiften for Færgelejer paa Øen vilde blive meget betydelig, og Færgernes Udnyttelse derhos paa Grund af Øens Beliggenhed som Mellemstation paa Ruten vilde blive meget uøkonomisk, naar der skulde medtages Vogne til eller fra Samsø. Man mener derfor at kunne indskrænke sig til paa Samsø at foreslaa etableret en Liggeplads for en Færge samt foretaget fornøden Uddybning af Havnen.

Ved Aarhus er Færgehavnen foreslaaet lagt syd for den under Udførelse værende Sydhavn omtrent udfor Skæringspunktet mellem Strandvejen og Dalgas-Avenue. Anlægget tænkes bestaaende af to Færgelejer med tilhørende Dækmoler og de fornødne Sporanlæg.

Den Forøgelse af Trafikken mellem Aarhus Havn og Aarhus Hovedbanegaard, der vil blive en Følge saavel af Færgeforbindelsen som af Skibsfarten paa den

nye Sydhavn, maa antages at blive saa betydelig, at Trafikken ikke paa tilfredsstillende Maade kan bestrides over den bestaaende dobbeltsporede Havnebane, hvorfor man for at opnaa en rationel Løsning af dette Spørgsmaal maa anse det for nødvendigt at skride til Anlæg af en ny dobbeltsporet Forbindelsesbane mellem Havnen og Stationen syd om Byen (den ydre Havnebane). Udgifterne ved en saadan Banes Anlæg er derfor medtaget i nedenstaaende Overslag.

Den samlede Udgift ved Tilvejebringelsen af Forbindelsen Kalundborg—Aarhus er anslaaet til 10 100 000 Kr., der fordeler sig saaledes:

1. Færgehavnsanlæg ved Gisseløre	2 870 000 Kr.
2. Forlængelse af Molen, Uddybning m. v. ved Koldby Kaas	160 000 —
3. Færgehavnsanlæg ved Aarhus	3 000 000 —
4. Forbindelsesbane i Aarhus	320 000 —
5. Anskaffelse af 3 Færger	3 750 000 —

I alt... 10 100 000 Kr.

Ovenstaaende kalkulatoriske Overslag er udregnet paa Grundlag af de i Sommeren 1914 gældende Enhedspriser.

Det er en Forudsætning for Gennemførelsen af Færgeforbindelsen, at der ikke bliver at svare Afgifter af nogen Art hverken til Kalundborg eller til Aarhus Havn i Anledning af Færgefarten.

Til § 2, jfr. § 3, samt §§ 4 og 5.

Udgifterne til de nødvendige Arealerhvervelser er ikke indbefattede i fornævnte Anlægssummer.

Ekspropriationerne af de til de her omhandlede Anlæg fornødne Grunde m. v. foreslaas foretagne i Henhold til Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, og Udgifterne herved foreslaas afholdte af de tvende Finanslokonti: „Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg“ og „Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg“.

De sædvanlige Begunstigelser med Hensyn til Erlæggelse af Skatter og Afgifter, som indeholdes i tidligere Love om Statsbaneanlæg, er ligeledes foreslaaet indrømmede overfor de her omhandlede Anlæg m. v., hvorhos Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbane-