

gen Tid, og at en saadan Bro vil kræve en betydelig aarlig Udgift til Bugsermateriel og Mandskab til Brobetjening og Bugsering.

Disse formentlige Ulemper og Udgifter kan undgaas ved, at der bygges enten en Tunnel under Storstrømmen eller en højtliggende Jernbanebro over den, og Udvalget har delt sig paa Spørgsmaalet om, hvilket af disse to Projekter der bør vælges.

Statsbanerne har udarbejdet Forslag til en Tunnel, og Firmaet Christiani & Nielsen har for Udvalget forelagt Forslag saavel til et Tunnelanlæg som til forskellige Højbaneanlæg, hvilke Forslag i det væsentlige er godkendte af Statsbanerne.

Hvad enten man gaar til Bygning af en Tunnel eller til Bygning af en Højbanebro, vil man komme til betydelig større Udgifter, end hvis man vælger den af Ministeren foreslaaede Bro. Hvis man, som Udvalget er enigt om, gaar ud fra, at man til at begynde med kan nøjes med et enkelt Spor til Forbindelsen mellem Masnedø og Falster, og at Anlægget derfor bør være enten en enkeltsporet Tunnel eller en enkeltsporet Bro, hvis Piller dog gøres saa store, at de kan afgive Plads for et andet Spor, vil Anlægsudgifterne efter de foreliggende Beregninger komme til at stille sig omtrent som 10 til 14 henholdsvis for den af Ministeren foreslaaede Bro og for Tunnel eller Højbane. Men dette Prisforhold kan let blive forrykket ved Ændring i Prisforholdet mellem Jern og Cement, saa det muligt er et andet end ovennævnte, naar Arbejdet en Gang skal udføres.

Naar der da skal vælges mellem Tunnel og Højbane, og man gaar ud fra, at de er lige driftssikre, er et Flertal af Udvalgets Medlemmer af den Anskuelse, at Højbanebroen bør foretrækkes, fordi den ingen særlige Driftsudgifter kræver, hvorimod en Tunnel kræver store daglige Udgifter enten til Elektrificering eller til Anlæg til Fjernelse af Røg fra Tunnelrøret. Og hertil kommer, at selv om man kan anse begge Projekter for at give driftssikker Forbindelse, er de dog begge udsatte for hændelig Skade. Og sker der Skade

paa dem, er det langt lettere at istandsætte en Bro end en Tunnel.

Ud fra disse Betragtninger foreslaar Flertallet da, at der bygges en Højbanebro mellem Masnedø og Falster.

Med Hensyn til Krav om, at de Egne, som de i Forslaget omhandlede Anlæg kommer til at berøre, skal yde Tilskud til Anlægene, er der i Udvalget Enighed om, at der udover, hvad der allerede er sagt om Forholdene i Kalundborg, kun kan være Tale om at kræve Tilskud fra Aarhus og Randers Købstæder og Egnen mellem disse, hvor det nye Baneanlæg kommer. Og Udvalget er enigt om at foreslaa, at dette Tilskud fastsættes til 7,000 Kr. pr. Banekilometer. Men udover dette er der i den paagældende Egn et andet økonomisk Spørgsmaal at løse, som bør løses i Forbindelse med Tegningen af ovennævnte Tilskud.

Der har i mange Aar været arbejdet paa at faa anlagt en elektrisk Bane mellem Aarhus og Randers, og der er ofret om ved 100,000 Kr. herpaa, som de i Banen interesserede Kommuner hæfter for. Da den elektriske Bane umuliggøres ved Gennemførelsen af det i nærværende Forslag omhandlede Anlæg af en ny dobbeltsporet Jernbane mellem Aarhus og Randers, henstiller Udvalget til Ministeren for offentlige Arbejder, at der sørges for, at der samtidig med Tegningen af Tilskuddet til denne nye Bane tegnes et saa stort Beløb, at en Afvikling af Gælden for Forarbejdet til den elektriske Bane kan finde Sted.

Med Hensyn til Rækkefølgen for de forskellige Arbejders Udførelse har Flertallet anset det for rigtigt at dele Arbejderne i to Grupper, der kan fremmes jævnsides. Den ene Gruppe omfatter samtlige Dobbeltsporanlæg, Anlægget af et 3die og 4de Spor paa Strækningen Vigerslev—Roskilde samt Anlæg af en ny dobbeltsporet Jernbane mellem Aarhus og Randers, medens den anden Gruppe omfatter en højtliggende Jernbanebro over Storstrømmen og Etablering af Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland. Rækkefølgen fastsættes, som Ændringsforslaget angiver.