

§ 5.

De nødvendige Beløb til de i denne Lov nævnte Arbejders og Foranstaltningers Gennemførelse bevilges paa de aarlige Finanslove, og Finansministeren be- myndiges til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb — herunder til Arealerhvervelser — ved Overdragelse til Kongeriget Danmarks Hypotekbank af hertil svarende Statsbaneobligationer, som udstedes af Ministeren for offentlige Arbejder paa Statsbanernes Vegne.

Obligationerne, som fritages for enhver Afgift, forrentes og afdrages af Statsbanerne, men forsynes af Finansministeren med Paategning om, at Staten over- tager fuld Garanti for Kapital og Rente.

Rentefod, Tilbagebetalingsbestemmelser og Obligationernes øvrige Indhold samt Vilkaarene for deres Overdragelse til Hypotekbanken fastsættes af Finansministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Lige siden Begyndelsen af Firserne i forrige Aarhundrede har der været Planer fremme om Tilvejebringelse af en fast Jernbaneforbindelse mellem Jylland og Fyn til Afløsning af Dampfærgeforbindelsen over Lillebælt, og dette Spørgsmaal er særlig traadt i Forgrunden, efter at Genforeningen med de sønderjydske Landsdele har fundet Sted.

Den nuværende Forbindelse over Lillebælt kræver ikke alene Opretholdelse af en særlig Vognpark paa Fyn, men medfører ogsaa Vanskeligheder ved Togforbindelsen mellem Landsdelene, foruden at den er til Ulempe for alle de rejsende, der skal passere Bæltet, hvilke Ulemper selvsagt føles mere og mere, efterhaanden som Antallet af rejsende stiger. Det skal i denne Forbindelse anføres, at der i sidste Driftsaar er befordret ca. $\frac{3}{4}$ Million betalende rejsende over Lillebælt, hvilket er omtrent det 3-dobbelte af Antallet for 25 Aar siden, da Spørgsmaalet om et Broanlæg sidste Gang var fremme.

For Tiden føres der daglig 34 ordinære Tog over Lillebælt, og man er naaet til Maksimum af Anlæggenes Ydeevne, naar Trafikken skal foregaa paa fyldestgørende Maade. Under Krigen var Trafikken vel en Del større end nu, men Følgerne var da ogsaa Førsinkelser og Sammenhobning af Gods i stort Omfang, der indvirkede skadeligt paa hele Landets Toggang. Disse

Ulemper skyldtes dog ikke Færgeforbindelsen alene, men ogsaa de uheldige og stærkt indskrænkede Forhold paa Fredericia Station.

Saafernt en stigende Trafik skal be- sørges paa tilfredsstillende Maade, vil det sikkert blive nødvendigt at forøge Tog- hypigheden betydeligt, og dette kan ikke gøres uden gennemgribende Forandringer saavel af Forbindelsen over Bæltet som af Fredericia Station, der er et af de vigtigste Knudepunkter i Landets Jernbanenet.

Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at maatte anskaffe flere Færger og udvide Færgehavnsanlæggene paa begge Sider samt udvide og forbedre Sporord- ningen paa Fredericia Station med de deraf følgende Ændringer af de tilstødende Bane- linier eller ved et Broanlæg at tilvejebringe en fast Forbindelse mellem Jylland og Fyn samt at anlægge en ny Person- og Ranger- station ved Fredericia. Det maa derfor overvejes, hvilken af disse to Muligheder der trafikalt og økonomisk set bør fore- trækkes.

Med Hensyn til det første Alternativ skal bemærkes, at Anskaffelse af større Færger og Udvidelse af Færgehavnsanlæg- gene vilde medføre overordentlig store Be- kostninger saavel til disse Færgers Anskaf- felse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgehavne og vilde med stærkt forøgede Driftsudgifter tilmed kun forbedre