

baade af økonomiske og tekniske Grunde først finde sin endelige Afgørelse efter foretagen Udbydelse, saaledes at der forbeholdes Administrationen Ret til paa et senere Tidspunkt at træffe det endelige Valg mellem de Materialer, der skal anvendes.

Af Bilaget fremgaar det, at Udgifterne ved Anlægget — inklusive Hængefærgen — vil kunne anslaaes til ca. 33,8 Mill. Kr. foruden Udgifterne til Arealerhvervelse og Anlægskapitalens Forrentning under Anlægsperioden.

De sædvanlige Begunstigelser med Hensyn til Erlæggelsen af Skatter og Afgifter, som indeholdes i tidligere Love om Statsbaneanlæg, foreslaas ligeledes indrømmet over for de her omhandlede Anlæg m. v., hvorhos Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, jfr. Lov Nr. 528 af 4. Oktober 1919, foreslaas bragt til Anvendelse paa disse.

Med Hensyn til Midlerne til de heromhandlede Arbejders og Foranstaltningers Gennemførelse forudsættes det, at Finansministeren bemyndiges til, efterhaanden som der bliver Anvendelse derfor, at tilvejebringe de fornødne Beløb — herunder til Arealerhvervelser — ved Overdragelse til Kongeriget Danmarks Hypotekbank af hertil svarende Statsbancobligationer, 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 overtager 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.

Spørgsmaalet om Anlæg af en Vejbro i Forbindelse med Jernbanebroen har i den senere Tid været stærkt fremme, og man har derfor ladet Spørgsmaalet underkaste en nærmere Undersøgelse.

Skal Jernbanebroen paa normal Vis overføre Vejfærdselen, maa den forsynes med en dertil svarende særlig Kørebane. Dette vil kunne gøres paa forskellig Maade.

Man kan udkrage Jernbanebroens Tværbjelker, saaledes at der paa hver Side af

Broen tilvejebringes en Konsol for hver Færdselsretning. Merudgiften ved Tilvejebringelsen af saadanne Konsoller, inkl. Vejarbejder og Forstærkning af Brooverbygningen, anslaaes til ca. 5,9 Mill. Kr.

Vejbanen vil kunne føres op over Jernbroen, hvilende paa dennes Hoveddragere; Vejbanen bliver da beliggende i en Højde af ca. 41 m over Vandet. Merudgiften ved denne Ordning i Sammenligning med en ren Jernbanebro anslaaes til ca. 6,6 Mill. Kr. (inkl. Udgiften til fornødne Vejramp m. m.). Endvidere kunde man gøre Broen bredere og anbringe Kørebane ved Siden af Jernbanen. Merudgiften ved en saadan Ordning inkl. Vejarbejde og Forstærkning af Broens Over- og Underbygning m. v. anslaaes til ca. 6,5 Mill. Kr.

Endelig kunde man bygge en særlig Vejbro ved Siden af Jernbanebroen paa fælles Piller. Merudgiften herved anslaaes til i alt ca. 10 Mill. Kr., inkl. Udgiften til de fornødne Vejramp m. v.

Saa vidt vides, overføres der for Tiden over Lillebælt aarlig ca. 20 000 Stykker Motorkøretøjer foruden et ganske uvæsentligt Antal andre Køretøjer. Afgiften for disse Køretøjers Overførsel kan i Gennemsnit anslaaes til ca. 5 Kr. pr. Stk. svarende til en aarlig Afgift paa i alt ca. 100 000 Kr. Med en Stigning af Køretøjernes Antal paa 100 pCt. til ca. 40 000 Stk., kan der kun paaregnes en aarlig Afgift paa ca. 200 000 Kr., og der synes saaledes ingen Udsigt til en blot nogenlunde rimelig Forrentning af Udgiften til et almindeligt Vejbroanlæg, hvorfor man ikke mener at burde stille Forslag herom.

Imidlertid vil Jernbanebroen paa en holdsvist billig Maade kunne tjene til Overførelse af Vejtrafikken, naar den forsynes med et Hængefærganlæg. Dette vil kunne gøres dobbeltsporet med Køreskinne op-hængt under Brobanen. Forsynes det med 2 Motorvogne og 2 Bivogne, kan Merudgiften ved et saadant Anlæg anslaaes til ca. 1,8 Mill. Kr., inkl. de fornødne Vejarbejder og Ændringer af Broanlægget.

Saadanne Hængefærger haves forskellige Steder, bl. a. i Tyskland over Kielerkanalen, og har vist sig meget driftssikre og hensigtsmæssige til Overførelse af Vejfærdsel. Færgen er tænkt ca. 11 m lang og vil saaledes kunne overføre 2 større Automobiler eller 3 Fordvogne. Den vil i Løbet af meget kort Tid (ca. 5 Minutter) kunne udføre Transporten over Bæltet, og vil saaledes have en meget betydelig Transportevne, der yderligere vil kunne forøges ved Anvendelse af Bivogne.