

en længere Aarrække. Pladsforholdene er for indskrænkede, og man vilde stadig vedblive at have den for Toggangen meget besværlige Sammenrangering efter endt Overførelse af Færgerne.

En heldig og endelig Løsning synes saaledes ikke at kunne opnaas ved Forbedring af de nuværende Anlæg, selv om man ofrer store Bekostninger derpaa. Derimod vil en virkelig rationel Løsning, ja, i Virkeligheden den eneste rationelle Løsning — og tilmed en i økonomisk Henseende særdeles fordelagtig Løsning — kunne opnaas ved en fast Bro over Bæltet og i Forbindelse hermed Anlæg af en ny Person- og Rangerstation ved Fredericia. Der er ingen Tvivl om, at et saadant Broanlæg vilde være af overordentlig Betydning for saavel den gennemgaaende Trafik som for Trafikken mellem Landsdelene indbyrdes. Jeg skal under Hensyn hertil særlig gøre opmærksom paa dels den Bekvemmelighed, det vil være for de rejsende at undgaa de ubehagelige Omstigninger ved Fredericia og Strib, dels paa den Besparelse paa ca. $\frac{1}{2}$ Time i Befordringstid, der kan opnaas derved, og endelig paa Fordelen ved, at man bliver fri for Afhængigheden af Strøm-, Taage- og Isforhold i Bæltet, der kan virke generende for Færgedriften og undertiden volde Forsinkelser, ja, endogsaa Standsninger af Trafikken. Men det, jeg her har nævnt, er, som sagt, slet ikke det afgørende for Spørgsmaalet; nej, det, der taler mest afgørende til Fordel for et fast Broanlæg i Sammenligning med Færgeanlæg, og det, som er af den største Betydning, det er den Kendsgerning, at Trafikkens Ydeevne vil udvikles ganske overordentligt, naar Toggangen mellem Jylland og Fyn saavel for Person- som for Godstogenes Vedkommende kan gøres gennemgaaende. Yderligere Tidsbesparelse vil kunne opnaas ved, at den nye Station i Fredericia indrettes saaledes, at Togenes Rangering og Ekspedition kan foregaa hurtigt, sikkert og let. Man vil i det hele kunne opnaa en Ordning, der frembyder en overordentlig stor Forbedring af denne Forbindelse mellem Landsdelene, samtidig med at den vil være tilstrækkelig i en saa at sige uoverskuelig Aarrække.

Hvad den økonomiske Side af Spørgsmaalet angaar, kan jeg oplyse, at Stats-

banerne paa Grundlag af de i Efteraaret 1922 gældende Priser har anslaaet Udgifterne ved Broforbindelsen m. m. til ca. 32 Mill. Kr. Hertil kommer saa Udgiften til Arealerhvervelse, som skønmæssigt er ansat til ca. 1 Mill. Kr. Endvidere har man anslaaet Udgiften til Anlægskapitalens Forrentning under Anlægsperioden til ca. 5 Mill. Kr. Derimod er der ikke medregnet noget til Imødegaaelse af et eventuelt Kurstab, da man for det første ikke sikkert ved, om et saadant overhovedet vil fremkomme, men dernæst i alle Tilfælde staar ganske uden Holdepunkt med Hensyn til Fastsættelsen af et saadant Kurstabs Størrelse. Man er herved naaet til en samlet Udgiftsberegning paa ca. 38 Mill. Kr., nemlig, som sagt, 32 Mill. Kr. til selve Anlægget, 1 Mill. Kr. til Arealerhvervelse og 5 Mill. Kr. til Forrentning under Arbejdets Udførelse.

Fra disse 38 Mill. Kr. maa man imidlertid drage Værdien af det Materiel m. m., som frigøres ved Broanlægget. Dette Materiel bestaar af 5 Færger, hvis Værdi i denne Forbindelse er ansat til ca. 2 Mill. Kr., Lokomotiver og Vogne ansat til en Værdi af ca. 1 Mill. Kr., og forskellige Værdier, der indvindes ved Nedlæggelsen af en Del af Fredericia Station, og som er ansat til ca. 100 000 Kr. Naar den for dette Materiel ansatte Værdi, der tilsammen altsaa er opgjort til 3,1 Mill. Kr., trækkes fra Anlægsudgiften, som var ca. 38 Mill. Kr., reduceres denne til ca. 34,9 Mill. Kr. Jeg skal i denne Forbindelse oplyse, at de fem Færger, som overflødiggøres ved Lille Bælt, naar vi faar en fast Broforbindelse, har en samlet Anskaffelsespris af 8 584 000 Kr., og at Værdien i Efteraaret 1922 efter Nedskrivning og under Hensyn til, hvad Anskaffelsesværdien for de to yngre, ret nye Færger vilde være i 1922, var sat til ca. 4,5—5 Mill. Kr. Desuagtet har man her regnet med en Værdi af disse Færger paa 2 Mill. Kr., fordi man har villet være paa den absolut sikre Side. Det er jo nemlig Meningen, at disse Færger skal finde Anvendelse ved de andre Overfarter, men der kan maaske gaa nogen Tid, inden der bliver Brug for dem, og det Rentetab, der heraf kan opstaa, har man taget i Betragtning, idet man har sat Færgerne saa langt under deres virkelige Værdi, for ikke at tale om deres Anskaffelsesværdi.