

Man maa endvidere ved Bedømmelsen af Udgifterne til Broanlægget tage Hensyn til de Udgifter, man maa anvende paa de bestaaende Anlæg, hvis man ikke skrider til Broanlæggets Udførelse, Udgifter, som altsaa vil blive sparet, hvis Broanlægget udføres. Med Hensyn til disse Udgifter skal jeg oplyse, at Bevarelsen af de nuværende Overfartsforhold utvivlsomt vil nødvendig-gøre Tilvejebringelse af et fjerde Færgeanlæg baade i Fredericia og i Strib, Anskaffelse af endnu en Færge samt omfattende Udvidelser af Strib og Fredericia Stationer. Alt i alt vil det blive nødvendigt — og hurtigt nødvendigt — at foretage Anskaffelser og Udvidelser til et Beløb af ca. 8,7 Millioner, der fordeler sig saaledes: Udvidelse af Fredericia Station paa det nuværende Sted ca. 3 Mill. Kr., Sporudfletning paa Dobbeltsporet Fredericia—Vejle 0,6 Mill. Kr., Udvidelse af Strib Station ca. 2,5 Mill. Kr., Anlæg af nye Færgelejer i Fredericia—Strib 1,1 Mill. Kr. og Anskaffelse af en ny Færge 1,5 Mill. Kr. Hertil maa lægges Udgifterne til Arealerhvervelse, der anslaaes til ca. ½ Million, samt Udgifterne ved Anlægskapitalens Forrentning i Byggeperioden, anslaaet til ca. 800 000 Kr. Man kommer da til en samlet Sum af ca. 10 Mill. Kr. som det Udgiftsbeløb, der maa paaregnes til Udvidelse af de bestaaende Anlæg, hvis Broanlægget ikke kommer til Udførelse, men som paa den anden Side spares, hvis Broanlægget udføres, og som følgelig maa trækkes fra Omkostningerne ved Broanlægget.

Der fremkommer herefter en Rest paa ca. 24,9 Millioner, som er det Beløb, man maa regne med, naar Spørgsmaalet er om Broanlæggets Rentabilitet. Til Forrentning af disse 24,9 Mill. Kr. vil man have Forskellen mellem Udgifterne ved Fægedriften og Udgifterne ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift. Ved disse Udgifters Beregning er man gaaet ud fra en Kulpris paa ca. 30 Kr. pr. Ton, hvilket sikkert er et meget nøgternt Udgangspunkt; det er klart, at med en højere Kulpris vil det give en bedre Forrentning af Broen, men man har holdt sig til en Kulpris af 30 Kr. pr. Ton for at lægge det hele saa nøgternt til Rette som paa nogen Maade muligt. Søfartsvæsenets Udgifter er paa Basis af Statsbanernes Driftsberetninger for 1921—22 opgjort til 1,4 Mill. Kr., Udgifterne ved Driften af den nuværende Strib Station og de Færgefarten vedrørende Driftsudgifter ved Fredericia Station er opgjort til 0,8 Mill. Kr., altsaa tilsammen 2,2 Mill. Kr. Hertil kommer Forøgelsen af Driftsudgifterne, efter at de projekterede Udvidelser har fundet

Sted, saafremt Færgefarten skal bibeholdes, hvilken Forøgelse er anslaaet til 0,6 Mill. Kr. I alt bliver det 2,8 Mill. Kr. i aarlige Driftsudgifter ved Færgeforbindelsen. Udgifterne til Drift af en fast Broforbindelse er beregnet saaledes: Broens Vedligeholdelse ca. 0,1 Million, Driften af den forøgede Banelængde Kavslunde—Fredericia 0,3 Million, eller i alt ca. 0,4 Mill. Kr. Naar man trækker 0,4 Mill. Kr. fra 2,8 Mill. Kr., fremkommer en Besparelse i Tilfælde af Broanlæggets Udførelse af ca. 2,4 Mill. Kr. aarlig, hvilket Beløb repræsenterer ca. 10 pCt. aarlig til Forrentning og Amortisation af de førnævnte 24,9 Mill. Kr.

Vi har, som sagt, regnet med Priserne i 1922, og det har vi gjort, fordi vi anser det for sandsynligt, at vi i en kommende 8—10 Aars Periode — det er den Periode, der regnes med til Fuldførelse af det Anlæg, her er Tale om — vil komme til at staa overfor en Prisnedgang, saaledes at det vil være rimeligt at holde sig til Priserne i 1922, Tidspunktet forud for Ruhrbesættelsen, idet man mener, at vi, naar der kommer nogenlunde Orden i Forholdene, vil staa overfor en Prisnedgang. Holder vi os derimod til de nuværende Priser, altsaa til de Priser, som vi har haft under Behandlingen i Folketingets Udvalg, Priserne i Februar Maaned i Aar, vil Udgiften forøges med ca. 5 Mill. Kr., saaledes at vi kommer op ikke alene til de 38 Millioner, men til godt 43 Mill. Kr.; men samtidig er der selvfølgelig ogsaa en Forøgelse i Driftsudgifterne ved Færgeforbindelsen, saaledes at det i det hele taget ikke giver nogen nævneværdig Forskydning med Hensyn til Rentabiliteten. Som det fremgaar af Lovforslagets § 1, skal Ministeren for offentlige Arbejder fremsætte Forslag for Rigsdagen om Nedlæggelse eller Bibeholdelse af Banelinien Middelfart—Strib samt om Anvendelse af Færgelejerne i Strib og Fredericia og Strib Station senest et Aar, før Broen tages i Brug. Der kan altsaa ikke nu tages Stilling til disse Spørgsmaal, som vil finde deres Afgørelse paa et Tidspunkt, hvor Forholdene formentlig kan foreligge mere afklarede, end de gør i Øjeblikket.

Efter disse Bemærkninger om Forholdene i Almindelighed og om de økonomiske Forhold vedrørende dette Anlæg skal jeg gaa over til at omtale Forslagets tekniske Side. Som jeg allerede har nævnt, var Ulemperne ved Dampfærgeforbindelsen mellem Jylland og Fyn allerede i 80erne i forrige Aarhundrede saa følelige, at der af Statsbaneadministrationen blev