

For et enkelt Driftsaar, nemlig 1926—27, har man dog en kalkulatorisk Opgørelse, der stiller sig saaledes:

Befordret ad Berlin-Siden .....	191 740 t
— - Hamborg-Siden.....	72 160 t
	<hr/>
	263 900 t

Til 5 a. Anlægsudgifterne til Storstrømsbroen m. v. paaregnes i de første 4 à 5 Aar efter Lovens Vedtagelse afholdt af Benzinafgiften alene, saaledes at Statens finansielle Forpligtelser vedrørende de i Loven omhandlede Anlæg i de første 2 Aar efter Vedtagelsen kun vil komme til at omfatte nedennævnte til Oddesundbroen paaregnede Udgifter:

1ste Aar.....	ca. 50 000 Kr.
2det — .....	- 50 000 —

Til 5 b. De egentlige Anlægsarbejder tænkes først paabegyndt ca. 2 Aar efter Lovens Vedtagelse.

Til 5 c. Statens bindende Forpligtelser overfor Entreprenørfirmaer vil først indtræde 1 $\frac{1}{2}$  à 2 Aar efter Lovens Vedtagelse.

Man vedlægger i 15 Eksemplarer et Kort, der viser de vigtigere Trafikforbindelser Syd paa og Vest paa.

Paa Kortet er med røde Tal angivet i Timer den korteste Rejsetid via Gedser mellem København og de større Byer, saaledes som Køreplanerne nu ligger.

Det bemærkes, at de korteste Rejsetider via Padborg fra og til Hamborg eller vestligere Byer selv efter Lille Bælts Broens Ibrugtagning maa antages at ville blive 1 $\frac{1}{2}$  à 3 Timer længere end de tilsvarende Tider via Gedser, samt at der med Forbindelserne via Warnemünde, der tillige optager den svenske Forbindelse, maa antages at være større Sandsynlighed for at opnaa gode Forbindelser i Hamborg end ved Rejse over Padborg.

Til nærmere Belysning af Spørgsmaalene 1 og 5 a. skal man vedlægge en Oversigt, hvoraf bl. a. fremgaar de paaregnede aarlige Forbrug til Anlægget af Storstrømsbroen m. v. og Fordelingen af disse Forbrug mellem Benzinafgiften og Statsbanernes Tilskud.

J. Friis-Skotte.

Mertz,  
B.ing.

Til Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.