

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

nomiske Interesse i Færgefartens Ombytning med en fast Jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Falster efter foretagne Beregninger, hvorom jeg henviser til Bemærkningerne til Lovforslaget, kapitaliseret højst anslaaes til 15,7 Mill. Kr., hvilket altsaa vil være Maksimum for, hvad man kan belaste Statsbanernes Anlægsbudget med. Resten maa derfor tilvejebringes paa anden Maade, og jeg foreslaar, at dette sker ved, at der fra den Dag, Loven om Storstrømsbroen træder i Kraft, og i det fornødne Antal Aar svares en Afgift til Statskassen af 1 Ø. pr. Liter Benzin, som indføres til eller fremstilles her i Landet, eller som ved Lovens Ikrafttræden findes i Behold her i Landet, og i øvrigt med samme Undtagelsesbestemmelser, som er gældende for de hidtil paalagte Benzinafgifter.

Medens Præstø og Maribo Amter paatager sig Vedligeholdelsen af de Landevejsforbindelser, de selv har bekostet, foreslaas det, at Vedligeholdelsen af Brokonstruktionerne med tilhørende Piller, af Broernes Vejbane og Jernbanespor, af den fornødne Afmærkning for Skibsfarten og af de Dele af Jorddæmningerne, paa hvilke der findes saavel Vej som Jernbane, af Sikkerhedshensyn sker ved Statsbanernes Foranstaltning. Ligeledes maa Broernes Drift, d. v. s. Betjeningen m. m. af Klapbroen, eventuel Belysning af Gennemsejlingsaabningen m. v., udføres af Statsbanerne. Af de hermed forbundne Udgifter bærer Statsbanerne alene hele Udgiften til Jernbanesporets Vedligeholdelse, medens Udgiften ved Vejbanernes Vedligeholdelse og en i samme Forhold som Anlægsudgifternes Fordeling fastsat Del af de øvrige Udgifter, svarende til Vejinteressernes Part i disse Udgifter, refunderes Statsbanerne gennem Benzinafgiften, saaledes at der, naar Dækning gennem Benzinafgifterne er opnaaet for den Del af Anlægsudgifterne, som ikke paahviler Statsbanerne, af Afgiften opsamles en Fond, der stilles til Statsbanernes Raadighed, og hvoraf Renterne vil kunne tilstrække til Udredelse af de aarlige Bidrag til Vedligeholdelses- og Driftsudgifter m. v. vedrørende saavel disse Broanlæg som det senere omtalte Broanlæg over Oddeund. Naar dette af Ministeren for offentlige Arbejder skønnes at være Tilfældet, bortfalder Afgiften med Udgangen af et Kvartal.

Med Hensyn til det ikke uvigtige Spørgsmaal om, fra hvilket Tidspunkt og

i hvilken Grad dette store Anlægsarbejde vil lægge Beslag paa Statskassens Midler i de kommende Aar, kan jeg give følgende Oplysninger.

Under Forudsætning af, at Forarbejderne til Broen paabegyndes i 1932—33, og at Broen er færdigbygget i 1939—40, vil der i de første 2 Aar kun blive Tale om Anvendelse af mindre Beløb, og først fra 1934—35 vil de egentlige Byggearbejder tage deres Begyndelse, hvorved der bliver Anvendelse for Beløb af 5 à 6 Mill. Kr. aarlig. Da Afgiften af Benzin forudsættes paabegyndt udredt fra 1932—33, vil denne Afgift kunne dække Forbruget til Anlægget i alt væsentligt indtil 1936—37, og Statens Bidrag vil derefter først sætte ind i de 3 sidste Byggeaar fra 1937—38 til 1939—40, altsaa efter at Arbejderne ved Lille Bælts Broen og Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik maa ventes at være fuldført (i 1935—36).

Jeg skal sluttelig om Storstrømsanlægget oplyse, at Afstanden mellem Masnedø og Falster fra Kyst til Kyst, hvor Broen skal gaa, er 3 560 m, medens den tilsvarende Afstand ved Lille Bælts Broen kun er 825 m. Ved Lille Bælts Broen begynder selve Broen et Stykke inde paa Land, hvorved Lille Bælts Broens samlede Bro-længde bliver 1 175 m. Ved Storstrømsbroen føres en Dæmning ud fra Falstersiden, men den samlede Bro-længde mellem Falster og Masnedø bliver dog 3 270 m eller omtrent tre Gange Lille Bælts Broens Længde. Broen over Storstrømmen bliver formentlig den længste Bro i Europa. Den hidtil længste, Taybroen i Skotland, er 20 m kortere, nemlig 3 250 m. Rendsborg-Broen, som er den tredielængste, har en Total-længde paa 2 500 m.

Lovforslaget indeholder dernæst et Forslag om at tilvejebringe en Færdselsbro fælles for Jernbane- og Vejtrafik over Limfjorden ved Oddeund.

Allerede i 1922 rejstes fra visse Erhvervsorganisationer i Thisted og Ringkøbing Amter Krav om Afløsning af Færgefarten over Oddeund med en Broforbindelse for derved at muliggøre en hurtigere og mere regelmæssig Forbindelse mellem Thy og Landsdelene Syd for Limfjorden.

Efter en af Statsbanerne den Gang foretagen Undersøgelse af Spørgsmaalet skønnedes der imidlertid ikke at være tilstrækkelig økonomisk Grundlag for Udførelsen af en Jernbanebro, og Automobiltrafikken var ikke paa daværende Tidspunkt traadt saa meget i Forgrunden, at