

missionen har anset for nødvendig. I efter Compagnie de Fives-Lille's Projekt skulde de have et Rumfang af 272,000 Kubikfod, efter Kommissionens Forslag derimod af 350,000 Kubikfod, samt i Betragtning af den Forstærkning, der maa gives Overbygningen, naar den skal indrettes til at kunne bære en øvre Kjørebane for Vogne, har Kommissionen under Forudsætning af samme Prisforhold anslaaet Beføstningen ved Opførelsen af en Bro med de af samme foreslaaede Modifikationer til 800,000 Rd., nemlig til Underbygningen 430,000 Rd., til Overbygningen 290,000 Rd. og til midlertidige Anstæffelser og Administration 80,000 Rd. Disse Beløb ere dog ikke indbefattede Udgifterne til de ved Broanlægget iøvrigt nødvendige blivende Arbejder, saasom Anbringelse af Dæmninger, Duc d'Alber m. v.

Den eventuelle Anbringelse af en øvre Veibane vil efter Kommissionens Anskuelse udfordre til Jordrømper, Viadukter over Banen og Brodække af Træ omtrent 70,000 Rd.

Resultatet af den stedfundne Konkurrence og de af Kommissionen i Forbindelse med Bedømmelsen af de indkomne Projekter foretagne Undersøgelser og Overveielser er, at det maa anses konstateret, at Anlægget af en fast Bro over Limfjorden paa det omhandlede Sted ikke alene med Sikkerhed lader sig udføre, men ogsaa at den dermed forbundne Beføstning vil være meget mindre end de Beløb, man tidligere havde tænkt sig, at et saadant Foretagende vilde udkræve, saafremt de med dette forbundne Vanskeligheder overhovedet maatte kunne overvindes. Medens den første Folge heraf efter Ministeriets Formening er, at der i ethvert Fald ikke bør blive Spørgsmaal om at lægge en anden Bro end en fast over Limfjorden til Benyttelse for Jernbaneforbindelsen, og at saaledes Spørgsmaalet om i dette Tiemed at anbringe en Pontonbro, indrettet til at føre et Skinnespor, maa anses for bortfaldet, uden at det kan være fornødent efter de Erfaringer, man allerede har, for Sammenligningens Skyld at tilveiebringe nøiagtige Oplysninger om (Folketh. = Tidende 1870—71 S. 4930), hvorledes Beføstningen

ved en saaledes indrettet Pontonbro vilde stille sig, har det paa den anden Side ikke for Ministeriet været tvivlsomt, at man nu bør træffe Foranstaltning til at det forhaandenværende meget usyldestgjørende Forbindelsesmiddel mellem Banerne Nord og Syd for Limfjorden snarest muligt afløses af en fast Forbindelse.

Med Hensyn til denne Sags videre Fremme skal man bemærke, at Ministeriet i det Hele har kunnet slutte sig til det af Kommissionen fremsatte Forslag. Valget af den af Kommissionen foreslaaede Retningslinie for Broen, hvilket Punkt Ministeriet paany har ladet gjøre til Gjenstand for en altsidig Drøftelse, vil vel have til Folge, at Jernbanens Tilslutning til Broen vil blive noget mindre gunstig paa Aalborgsiden, end om man var bleven staaende ved den af Ministeriet ved Konkurrenceindbydelsen i Genhold til Resultatet af de tidligere Undersøgelser opgivne Retningslinie, ligesom ogsaa Valget af hin Linie vil have til Folge, at Færgebrodæmningen paa Aalborgsiden ikke, saaledes som man havde forudsat, vil kunne benyttes til at forbinde den nye Bro med Land, men disse Hensyn har Ministeriet ikke kunnet tillægge nogen afgjørende Vægt ligeoverfor de Fordele, der, som af Kommissionen paavist, ville opnaaes, naar Broen lægges normalt paa Strømmen. Hertil kommer for Færgebrosens Vedkommende, at det vil være af megen Betydning for Overfarten i de Aar, den faste Bro er under Bygning, at Overfartslinien ligger udenfor Broen, ligesom det hele Færgebrosanlæg, som allerede fremhævet i Ministeriets ovenfor nævnte Skrivelse af 30te Januar 1871, vil være til megen Nytte ved Anlægget af den faste Bro. Desuden vilde det være blevet nødvendigt at tilveiebringe en ny midlertidig Landingsbro til Benyttelse ved Brobygningen, saafremt det allerede tilstedeværende Anlæg kom til at ligge i Broelinien, i hvilken Henseende man skal bemærke, at Hovedarbejdspladsen bliver paa Aalborgsiden.

Det af Compagnie de Fives-Lille indgivne Projekt var imidlertid ikke saa udførlig affattet, at det ubetinget havde Krav paa at prisbelønnes