

fremme fra Skibsfartens Side, naar Tunnel eller høj Bro ikke kunde gennemføres, vare følgende:

1. Der bygges en Læmole Vest for Broen.

2. Der stationeres 2 Slæbedampere ved Broen til Assistance for de gennemsejlede Skibe.

3. Der bygges en Anlægsbro for Fiskerfartøjer ved Orehoved.

4. Brolinien flyttes enten til ud for Gaabense eller til en Linie over Færø eller til den af Ingeniør Berg foreslaaede Linie over Møen.

Endvidere blev der fremført Ønsker om, at Broen kun bygges for Jernbanefærdsel og kun holdes lukket ved Togtider, samt at Staten erstatter Skade ved Paasejling.

Kunde saa endvidere de nærmere Overvejelser, saaledes som man fra flere Sider i Udvalget meget maatte ønske, føre til den Løsning, der forudsætter det bevægelige Broparti udført som en Løftebro, der hæves i Vejret, vilde der blive en 240 Fod bred og mere end 100 Fod høj Gennemsejlingsaabning, og Skibene fritages for under Gennemsejlingen at maatte passere langs med den ca. 350 Fod lange Svingbro. Man vilde da have gjort alt for at gøre Passagen gennem Broen saa bekvem og farefri som muligt og Ud-sigt til Kollisioner forsvindende.

Alle rimelige Ønsker fra Skibsfarten vilde da være opfyldte: Broen er flyttet til den af Skibsfartens Repræsentanter ønskede Linie; ved en Læmole Vest for Kalvøflak og en Opmudring bagved denne er der skabt en god, velbeliggende og rummelig Ankerplads, der i Forbindelse med de 2 Vest for Broen værende Havne ved Masnedø og Orehoved vil yde al fornøden Tilflugt for Vest fra kommende Skibe; det er fastslaaet, at Broen kun bygges for Jernbanefærdsel, og at den holdes aaben, naar ikke Tog føres over den; Bygning og Drift af 2 Slæbedampere ere medtagne, og Statsbanerne hæfte for Skade ved Paasejling af Broen, for saa vidt det gøres antageligt, at Skaden ikke skyldes Fejl fra Skibets Side.

Efter at saaledes Spørgsmaalet om Hensyn til Skibsfarten har faaet en fyldestgørende Løsning, bliver det andet store Spørgsmaal dette: Hvilke finansielle Ofre kræver Broanlægget? Herom foreligge følgende Oplysninger:

Der er indhentet forskellige Tilbud fra Firmaer i Ind- og Udland. Disse have været prøvede af Statsbanernes Ingeniører i Forening med Havnebygmester Møller, som have anbefalet at modtage det af Ingeniør Monberg i Forbindelse med Burmeister & Wain og Gutehoffnungshütte indgivne. Dette Tilbud omfatter 3 forskellige Løsninger, overfor Valg af hvilke man ønsker at staa frit, hvorfor den kostbareste Løsning er lagt til Grund for den Sum, der søges bevilget. Man vil dermed staa overfor følgende Udgifter:

Anlægssum for Broen	6,967,650 Kr.
Foranstaltninger af Hensyn til Søfarten	515,000 —
Anlæg i Land og til Belysning af Færvandet	270,000 —
Administration og tilfældige Udgifter	497,350 —
	<hr/>
	8,250,000 Kr.

foruden Grunderhvervelse, der dog vil dreje sig om et ganske forsvindende Beløb.

Da de nuværende Overfartsforhold ville nødvendiggøre i Løbet af nogle faa Aar at bygge et 3die Færgeleje og at anskaffe en 4de Færge, maa Udgiften herved saavel som Værdien af de ved Broanlægget frigjorte Færger trækkes fra Anlægssummerne med følgende Beløb:

1 ny Færge	510,000 Kr.
2 nye Færgelejer	550,000 —
3 ældre Færger	1,200,000 —
Lokomotiver, Vogne m. m.	300,000 —
	<hr/>
	2,560,000 Kr.

Den Sum, der skal forrentes ved Broen, bliver saaledes 5,690,000 Kr.

Med Hensyn til Forrentningen foreligge følgende Oplysninger:

Udgift ved Driften med en fast Bro, derunder dennes Vedligeholdelse og Betjening, anslaaes til 75,000 Kr., Udgiften til Drift og Vedligeholdelse af 2 Bugser-