

til 1937—38. Af disse Oplysninger fremgaar det, at Anlægsudgifterne til Storstrømsbroen i de første 4—5 Aar efter Lovens Vedtagelse paaregnes afholdt af Benzinafgiften alene. For Oddesundbroens Vedkommende vil Udgifterne i de første 2 Aar andrage 50 000 Kr. aarlig, saaledes at Statens samlede finansielle Forpligtelser i disse Aar kun vil andrage i alt 100 000 Kr. Som det vil ses af Bilag 2 (Underbilag 4), er der modtaget Oplysning om Fordelingen af Finanslovsbevillinger samt Benzinafgift m. v. i Finansaarene 1932-33—1939-40.

Fra alle Sider i Udvalget er man enig om, at de foreslaaede Broanlæg vil betyde en afgjort Forbedring af Trafikforholdene, og for Storstrømsbroens Vedkommende vil det tillige betyde, at Gedser—Warnemünderuten vil blive langt gunstigere stillet i Konkurrencen med Trälleborg—Sassnitzruten, end Tilfældet er nu.

Der har ligeledes i Udvalget været Enighed om, at Oddesundbroen i trafikmæssig Henseende vil betyde et stort Fremskridt. Drøftelsen i Udvalget har her væsentlig samlet sig om det gamle Strids-spørgsmaal: Bro eller Dæmning. For at kunne danne sig et Skøn over, hvad der var det rette, har Udvalget indhentet Oplysninger fra Vandbygningsdirektøren og Fiskeridirektøren, ligesom de to Direktører personlig har givet Møde i Udvalget og her har givet en Redegørelse for deres Synspunkter. Det fremgaar af disse Oplysninger, at Spørgsmaalet Bro eller Dæmning første Gang har været behandlet i en Kommission, der nedsattes af Indenrigsministeren den 23. Februar 1874, og siden da har Spørgsmaalet gentagne Gange været gjort til Genstand for Behandling i Kommissioner, og man har her udførlig redegjort for Fordele og Ulemper ved et Dæmningsanlæg, hvilket fremgaar af Bilag 2 (Underbilag 1 og 2), der ledsager Lovforslaget.

Det vil heraf ses, at en i Juli 1908 nedsat Kommission, der i 1912 afsluttede sit Arbejde, kom til det Resultat, at Fordelene ved et Dæmningsanlæg afgjort ikke

kan opveje Ulemperne, og at man derfor fraraadede et saadant Anlæg.

I de siden da forløbne 20 Aar har Forholdene absolut ikke ændret sig til Fordel for en Dæmning, idet Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal har udviklet sig saa gunstigt, at Skibsfarten til Limfjordsbyerne har været i stærk Stigning, ligesom det har været muligt med en forholdsvis ringe Bekostning at anlægge en Fiskerihavn ved Thyborøn, der har været af stor Betydning for Fiskeriet paa Nordsøen og Limfjorden. I de til Behandling af Limfjordsspørgsmaal nedsatte Kommissioner har man stadig fra sagkyndig Side været enig om, at en Dæmning vilde medføre, at Thyborøn Kanal lidt efter lidt vilde sande til. At dette vil virke ødelæggende for Skibsfarten og Fiskeriet paa Limfjorden, fremgaar tydeligt af Vandbygningsdirektørens og Fiskeridirektørens Erklæringer. Hvad dette betyder økonomisk, fremgaar af de af Sagkundskaben afgivne Erklæringer.

Vandbygningsdirektørens Skrivelse af den 23. December 1931 til Udvalget slutter med følgende Bemærkninger:

„Selv om det i 1902 nok maatte siges at være noget tvivlsomt, om Fordele eller Ulemper ved et Dæmningsanlæg ved Oddesund var størst, medførte Udviklingen, at den sagkyndige Kommission allerede i 1912 afgjort maatte anse Ulemperne for større end Fordelene, og nu tyve Aar senere er Udviklingen, alene naar henses til den ovenfor beskrevne Udvikling af Havne- og Besejlingsforhold, absolut gaaet i samme Retning, saaledes at det nu nærmest maa betegnes som uforsvarligt at gaa til et Dæmningsanlæg, saa meget mere som Hovedfordelen ved dette — en direkte Vej og Jernbaneforbindelse over Oddesund — lige saa godt opnaas ved det foreslaaede Broanlæg, og naar henses til, at Dæmningsanlægget vil medføre fuldstændig Ødelæggelse for Fiskeriet og dermed mange Menneskers Ruin, samt at Anlægget vil blive en meget tvivlsom Fordel for Landbruget.“