

Lilfælde Grund til at fastholde Fordringen i § 6 med Hensyn til dansk Indfødsret for forskellige Funktionærer ved disse Anlæg, og da man kan befrygte, at heri kan ligge en Hindring for Forehavendets Fremme, stiller man Forslag om, at § 6 udgaar.

Med Hensyn til den nordlige Forbindelseslinie gennem de jydte Jernbaner lægger Udvalget en fortrinlig Vægt paa, at denne kan tilveiebringes, inden Trafikken fra Gøtheborg drages Syd paa ad andre Linier. Man billiger derfor, at Ministeriet, som antydet i ovenanførte Skrivelse, allerede i Nar har stillet Ændringsforslag til Finantsloven om at tilveiebringe en Dampskibsforbindelse mellem Gøtheborg og Frederikshavn.

Den væsentligste Hindring for en gennemgaaende Trafik ad denne Vej har indlertid været og vilde fremdeles være den ofte vanskelige Overfart over Limfjorden og den i hvert Fald nødvendige Omladning paa dette Sted. De tidligere Undersøgelser varlede ikke gunstigt for Muligheden af et fast Broanlæg, og de overordentlige Udgifter herved, som vare stillede i Udsigt, maatte virke affrækkende. I Sammenligning med disse Udsigter maa de Resultater, som den fortsatte Prøvelse er kommen til, anses for meget tilfredsstillende. Ikke alene kan Muligheden af et fast Broanlæg anses for godtgjort, men Beføtningerne ville endogsaa ligge indenfor saadanne Bændser, som finantielle Hensyn maatte opstille. Udvalget har faaet meddeelt den Kommissionsbetænkning, paa hvilken Lovforslaget hviler. Blandt de 33 Planer, som Kommissionen har haat at bedømme, findes Overflag lydende paa Summer fra 300,000 Rd. til 1,400,000 Rd. i Forhold til de høist forskellige Konstruktionsmaader. Det ligger udenfor Udvalgets Opgave at udtale nogen Dom om disse; kun skal man af Kommissionens Betænkning meddele, at der ved Bedømmelsen af Planerne er gaet ud fra den anerkjendte Fordring med Hensyn til Underbygningen, „at Pillerne bør opføres ved Luftpumpens Hjælp, at de bør bestaa af Murværk i deres hele Høide fra den faste Grund til Overbygningen“, og med Hensyn til Overbygningen, at denne, forsaavidt den skal bære en pøre Kjørebane, da maa være konstrueret med Gitterdrager.

Planen fra Compagnie de Pives-Lille i Paris med et Overflag paa 630,000 Rd. viste sig at komme Opfyldelsen af disse Fordringer nærmest; et dansk Forslag (af Overingenieur Legner) med lignende Overflagssum, der benytter en ganske anden Bygningsmaade (en tydelig Dæmning og Bro-piller bestaede paa en Indsenkning af Grus og Sten), er af Kommissionen tilbids stillet i Reserve, dersom det mod Forventning skulde støde paa Vanskeligheder at gennemføre den førstnævnte Plan.

Denne er af Kommissionen underkastet forskellige Ændringer til yderligere Styrkelse, og Udvalget har derefter modtaget de af Kompagniet

selv i Overensstemmelse med Kommissionens Ændringer udarbejdede endelige Planer og Tegninger, hvorefter Arbejdet Udførelse kan udbydes i Entreprise.

Med Hensyn til Fordringen af den oprindelige Overflagssum fra 630,000 Rd. til 800,000 Rd. hidrøre 120,000 Rd. fra de af Kommissionen forlangte Forstærkninger af Underbygningen; de øvrige 50,000 Rd. begrundes derimod ved Hensynet til det mulige Anlæg af en pøre Kjørebane, idet man af dette Hensyn har ønsket at gjøre Konstruktionen af Gitterdragerne m. m. næsten en halv Gang saa stærk som foreslaaet i Kompagniets Plan, der ikke havde taget denne Kjørebane i Betragtning.

I det Udvalget erkjender, at denne Forstærkning af Overbygningen vil have sin Betydning ogsaa for selve Jernbanebroens Soliditet, skal man ikke modsætte sig denne yderligere Fordyring, om man end maa hvede, at en Kjørebane for den almindelige Veisærfdel maa blive Jernbanen og Staten uvedkommende, og endvidere maa tilføje, at det neppe kan tilraades at give Tilladelse til en Kjørebanes Anlæg, førend Broen i nogle Nar har staaet sin Prøve, da det maa antages, at en saadan pøre Bane i en betænkkelig Grad vil forøge Broens Bindsang. Udvalget har forespurgt, om Ministeriet har paataenkt Forholdsregler for at formindste de Ulemper for Seilsaften, som Broens Anlæg i saa kort Afstand fra den ældre Bro maa antages at ville medføre, og har som Svar modtaget følgende Skrivelse af 18de Februar:

„I Gjenvar paa Udvalgets ærede Skrivelse af 13de d. M. undlader jeg ikke at meddele, at det har været gjort til Gjenstand for særlige Overveielser af Ministeriet, hvilken Indflydelse Anlægget af en ny Bro over Limfjorden vil have paa Skibsarten sammefteds. Det er indlysende, at Anbringelsen af en Bro over et Vand, der befares af Skibe, i Regelen vil medføre nogen Ulempe for Skibsfarten, og at dette kun kan undgaas, naar Broen enten ligger saa høit, at ethvert Skib kan passere under den, eller kan opluffes saa tidligt, at intet Skib af Hensyn til Broen behøver at slagte sin Fart. Ved det paataenkte Broanlæg over Limfjorden er det nu ikke muligt ganske at undgaa enhver Ulempe, saa meget mindre som dette Farvand hovedsagelig befares af Seilskibe, der krydse sig frem ved Hjælp af Vinden. For saadanne Skibe vil det altid medføre større Vanskelighed at skulle passere gennem en Abning paa et bestemt Sted end for Dampskibe, og da Vanskeligheden noget forøges ved Tilstedeværelsen af den ældre Pontonbro, har det været nødvendigt, at gjøre Afstanden mellem de 2de Broer saa stor, at der bliver Plads for Skibene til, naar de have passeret den ene Bro, at gjøre Slag og efter Omstændighederne at anke op mellem