

Det ønskes endvidere, at Broen kun maa blive bygget for Jernbanefærdsel med Udelukkelse af al anden Færdsel, at Broen kun maa holdes lukket ved Togtider, og at Staten skal overtage al Erstatning for Skade, foraarsaget ved Broens Tilstedeværelse.

I Anledning af det saaledes foreliggende skal man tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

ad a. Med den i Projektet forudsatte frie Højde af 4 Meter (lig ca.  $12\frac{3}{4}$  Fod) under Brodragerne ville mindre Skibe, der ere indrettede til at kunne lægge Masten ned, kunne passere under Broen. Da det endvidere i de kommende Aar formentlig vil blive mere og mere almindeligt, at mindre Skibe forsynes med Motor, vil Broen neppe frembyde større Ulemper for saadanne Skibes Passage.

At forøge den frie Højde under Broen til 20 à 22' vil forholdsvis nemt kunne lade sig udføre, men det vil forøge Bekostningerne ved Broens Anlæg med ca. 450,000 Kr.

At forøge den frie Højde til 100' vil derimod medføre overordentlig store Vanskeligheder, særlig ved Broens Tilslutninger til Land, idet man, selv om man gaar til en Stigning 1:150, ikke vil naa ned til den bestaaende Bane før et Stykke Nord for Masnedø Station, saaledes at der bl. a. vil kræves et nyt Broanlæg over Masnedø i Stedet for den eksisterende Bro. De høje og svære Piller og deraf resulterende store Spændvidder paa de enkelte Fag ville i Forbindelse med det foran anførte medføre saa betydeligt forøgede Udgifter til Broanlægget, at der formentlig ikke kan være Tale om en saadan Ordning.

ad b. En Læmole anbragt paa Dyrefodsflakket ved Falsterkysten vil formentlig være en gavnlig Foranstaltning til Hjælp for Skibe, der Vest fra under Storm nærme sig Broen.

Paa det med Ministeriets Skrivelse af 26. f. M. (E. 215) fremsendte Søkort, der hermed tilbagesendes, er den i Skrivelsen omtalte Læmole vist med en rød Linie; den viste Beliggenhed er dog ikke heldig, dels fordi Molen ikke giver tilstrækkelig Dækning for Storm af Vest og Nordvest, dels fordi den ligger paa saa dybt Vand, at Bekostningen ved Molens Anlæg vil blive særdeles stor (ca. 1,300,000 Kr.). Skal der bygges en Mole, bør den formentlig lægges som antydnet med blaat paa samme Søkort; den vil derved dels komme til at ligge mere vinkelret paa Strømretningen og dels komme paa mindre Vanddybde, hvorved dens Bekostning vil kunne indskrænkes til ca. 6 à 700,000 Kr.

Da en saadan Læmole i høj Grad vil bidrage til at formindske Risikoen ved Forsikring af de Fartøjer, som skulle passere Storstrømmen, kunde der maaske være Tale om at lade Søforsikringsselskaberne bidrage til Udgifterne til Læmolens Anlæg.

ad c. Med Hensyn til Ønsket om, at der stationeres Slæbedampere ved Broen, skal det bemærkes, at da det er Tanken at lade Broen staa aaben for Sejlads udenfor de Tider, da Tog skulle passere Broen, vil det i Almindelighed ikke blive nødvendigt for Skibene at afbryde Sejladsen af Hensyn til Passage gennem denne. Slæbedampere ville derfor neppe være nødvendige under almindelige Forhold, men maa ganske vist anses for ønskelige under særlig urolige Vejrforhold.

Udgifterne ved Anskaffelse af to passende Slæbedampere kunne anslaaes til ca. 45,000 Kr. pr. Stk., altsaa tilsammen for 2 Dampere ca. 90,000 Kr., og de aarlige Udgifter til deres Drift og Vedligeholdelse til ca. 20,000 Kr.

ad d. Indretningen af endnu en Svingbro foruden den projekterede vil medføre en forøget Udgift ved Broanlægget, der kan anslaaes til ca. 1,000,000 Kr., saafremt Gennemsejlingsaabningerne skulle have samme Vidde — 44 Meter — som ved den anden Svingbro. Kan Gennemsejlingsaabningernes Vidde indskrænkes til 25 Meter, vil den forøgede Udgift til Broanlægget kunne reduceres til ca. 750,000 Kr.

Anbringelsen af endnu en Svingbro maa dog meget fraraades, da den let vil give Anledning til Forsinkelse af Togene, og det altid vil være forbundet med nogen Fare for Toggangen at have to saadanne Svingbroer i umiddelbar Nærhed af hinanden.