

Saa have vi faaet alle de Tvivl, vi havde, ryddede til Side. Der er taget Hensyn til Skibsfarten, foretaget paalidelige Undersøgelser, og vi have faaet bindende Tilbud fra solide Firmaer.

Jeg vil nu gerne til Slutning berøre det økonomiske Grundlag, vi her have faaet. Dette findes oplyst i Bemærkningerne; men jeg har hørt fra forskellige Sider, at man ikke rigtig har kunnet samle disse Oplysninger, de ere jo ogsaa noget spredte, saaledes som de ere meddelte os her, og jeg vil derfor gerne samle dem.

Den første Oplysning, vi faa, er, at Tilbudssummen for Broen er knap 7 Mill. Kr., 6,967,650 Kr., at andre Arbejder anslaaes til 270,000 Kr., at de Krav, Søfarten stiller, ville koste et Beløb af 515,000 Kr., og saa er der endelig beregnet ca.  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. til uforudsete Udgifter og Administration. Det vil med andre Ord sige, at hele Beløbet er 8,250,000 Kr. Men fra denne Udgift maa atter fradrages, saaledes som det andetsteds er oplyst, dels hvad en ny Færge med to Færgelejer vil koste eller lidt over 1 Mill. Kr., dels Værdien af de gamle Færger og de Lokomotiver, der blive ledige, fordi Rangering ikke længere vil behøves, i alt lidt over  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr., saaledes at det Beløb, der skal forrentes ved hele dette Anlæg, kommer ned paa 5,690,000 Kr. Og til Forrentning af det have vi, som oplyst allerede i Fjor — Oplysninger, der ganske sikkert ikke ere afkræftede ved, hvad der foreligger siden i Fjor —, det, som Udgiften til den nuværende Drift beløber sig til, nemlig 360,000 Kr., og hvis vi faa en ny Færge til, hvad vi ganske sikkert i Løbet af nogle faa Aar maa komme til, vil det blive 415,000 Kr. Derfra maa man saa trække den Udgift, som Driften og Vedligeholdelsen af det faste Broanlæg fører med sig, og Udgiften til Bugseringen, som Skibsfarten kræver, hvorved man fra 415,000 Kr. kommer ned til en Besparelse af 295,000 Kr. Men saa have Statsbanerne jo med fuld Ret sagt, at naar vi nu frigøre de gamle Færger, have vi Lov til paa denne Linie at fradrage Udgiften til Amortisationen af disse Færger, som maatte medtages, hvis Færgefarten blev opretholdt, og der have de endda kun regnet med den meget ringe Amortisationsudgift af 5 pCt., hvilket er en meget lav Beregning, naar man staar overfor Færger, Lokomotiver og den Slags Materiel. Derved bliver hele Besparelsen 394,500 Kr. Det vil med andre

Ord sige, at hele dette Anlæg vil kunne forrente sig med 6 à 7 pCt.

Nu kan man jo ganske vist sige, at dertil vil der foruden det, der her er oplyst, maaske komme nogen Forrentning af Anlægskapitalen fra Udbetalinger under Anlægget i de 3—4 Aar, Anlægget vil tage. Men lige saa sikkert er det, at naar man her staar overfor ikke et Projekt, men et Tilbud fra fuldt ydedygtige og kapitalstærke Firmaer, er det ganske sikkert mere end samvittighedsfuldt at regne med  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. til uforudsete Udgifter og Administration. Da jeg nu ikke kan se, hvor de uforudsete Udgifter skulle komme fra, kan man regne, at den Udgift, Broanlægget bringer Staten, vil gennem Besparelser forrentes med 6 pCt..

Lad mig saa blot endnu fremdrage, at det i Motiverne er oplyst, at af de tre Tilbud fra de omtalte Firmaer, der have vist sig at være de fordelagtigste og billigste, har man valgt det dyreste, nemlig det Forslag, der forudsætter en Svingbro, der drejer sig om en Tap, idet man dog har forbeholdt sig at gaa til en af de to andre Løsninger. Disse Tilbud, disse Projekter have været indgaaende prøvede ikke blot af Statsbanernes Ingeniører, men ogsaa af Havnebygmesteren, som er særlig kyndig paa dette Omraade. Og man er kommen til det Resultat, at de alle tre vilde egne sig til Udførelse.

Jeg haaber imidlertid, at man maatte ende med at blive staaende ikke ved det dyreste, men ved det Forslag, som forudsætter Sejlaabningen lukket med en Løftebro. Det staar nemlig for mig, at det utvivlsomt for Sejladsen vilde være det hensigtsmæssigste. Vælger man Svingbroen, vil ethvert Fartøj, der gaar igennem, have at passere langs med en noget over 300 Fod lang Svingbro med Risiko for at kollideres med Broen og for at gøre denne Fortræd. Og herimod kan man ikke ved Afviserværker sikre sig. Gaar man derimod til en Løftebro, for hvilken der ogsaa foreligger et tilmed noget billigere Tilbud, vil man for det første have en enkelt bredere Aabning, gennem hvilken Skibene have en ganske kort Passage mellem de to Brohoveder, de to Spidser af Broen, omkring hvilke man uden mindste Fortræd, da der er bredt nok dertil, kan anbringe fuldt betryggende Afviserværker. Gør man det, kan jeg næsten ikke tænke mig, at Skibene kunne gøre Broen mindste Fortræd eller selv lide Fortræd.

Jeg vil derfor haabe og ønske, at man