

se, at alle disse Ønsker ere i fuldeste Maal opfyldte. Der er en saa udmærket Sikkerhed for Skibe, der komme Vest fra, som ønskes kan, ved den Læmole, der bygges ud for Kalvø, og ved den Opmudring til Ankerplads, der udføres bag Læmolen, saavel som ved, at der paa begge Sider, dels ved Orehoved og dels ved Masnedøsidene, findes Havne, hvor Skibene kunne søge hen. Ved Siden deraf bestemmes det, at der skal stilles Slæbedampere til Raadighed. Liniene er flyttet hen til et af de Punkter, man havde ønsket, det er fastslaaet, at Broen kun skal bruges til Jernbanetrafik og holdes aaben, naar der ikke skal køre Tog over — med andre Ord, alle berettigede Ønsker fra Skibsfarten maa siges at være opfyldte. Tillige gives der med rimelig Begrænsning Erstatning for den Skade, som Skibe lide ved Sammenstød med Broen. Dermed er den ene af Udvalgets Hovedbetæneligheder hævet.

Det andet, der vakte Betænelighed i Fjor, var Spørgsmaalet, om det finansielle Grundlag, som var lagt, ogsaa vilde holde Stik. Det er nu blevet nærmere undersøgt, og til Forskel fra i Fjor foreligger der nu et Forslag, som kan bygges paa bestemte, faste Tilbud. Man anmodede Regeringen om at søge Tilbud saavel her i Landet som fra fremmede Firmaer og at tillade de tilbudgivende selv tillige at gøre Forslag til Broens Konstruktion. Man aabnede derved en international Konkurrence. Jeg synes, der er noget ganske tilfredsstillende i, at af de Tilbud, der kom frem under denne internationale Konkurrence, ere Statsbanerne og den Undersøgelseskommission, der har undersøgt det nærmere, blevne staaende ved det Tilbud som det fordelagtigste, som er kommet fra overvejende danske Firmaer, nemlig fra Ingeniør Monberg og Burmeister & Wain i Forbindelse med et tysk Firma. Disse Tilbud ere nu blevne prøvede af Statsbanerne og Havnebygmester Møller, og det er altsaa dette Tilbud, hvis Basis vi i Udvalget have haft at undersøge.

Det viser sig derefter, at Broen vil koste lidt under 7 Mill. Kr., hvortil kommer Udgifter i Anledning af Opfyldelsen af Skibsfartens Krav, saa at man kommer op til en samlet Udgift af 8,250,000 Kr. Derfra have Statsbanerne, og deri giver Flertallet dem fuldstændig Ret, ment at kunne fradrage Værdien af det, der bliver frigjort ved Broen, og de Udgifter til Nyansejerskab, man kan spare, naar man faar Broen. Man har efter Flertallets Opfattelse haft fuld Ret til at sige, at Tra-

fikken ad denne Vej vilde om nogle Aar — ja, ganske sikkert, inden Broen overhovedet vilde være færdig — kræve en Udvidelse af Færgefarten. Hvad denne vilde kræve af Nyanlæg tillige med, hvad der ved Siden deraf bliver frigjort, kan man regne Broen til gode. Derved kommer Udgiften ned paa 5,690,000 Kr. De nærmere Detailoplysninger ville i øvrigt findes i Betænkningen.

Naar saa det Spørgsmaal kommer op: Hvad Rente kunne vi vente af den Sum, der skal forrentes, maa dertil svares: vi have for det første det at tage med i Beregningen, at Broens Drift og Vedligeholdelse er af Statsbanerne paa et efter vor Formening paalideligt Grundlag angivet til 75,000 Kr. Udgifterne ved Bugsering og andet, som følger af Hensyn til Skibsfarten, er 45,000 Kr., altsaa, den aarlige Udgift, der foranlediges af Broen, er 120,000 Kr. Men den aarlige Udgift ved det, Broen frigør, Dampfærgetrafikken, er den Dag i Dag 360,000 Kr., hvilket ærede Medlemmer kunne se nærmere detailleret i et af Forslagets Bilag, Bilag G. Endvidere hævde Statsbanerne med Rette, at naar vi, som nødvendigt vil være, udvide Færgefarten, maa den forøgede Udgift derved tages med. Udgiften dertil vil blive 55,000 Kr., som altsaa maa tages med som en Besparelse, der vil naas, naar vi bygge Broen. Derved faa vi en Besparelse af 295,000 Kr. Dernæst have Statsbanerne tillige medtaget Amortisationen af det Materiel, som maatte holdes i Brug, naar Færgefarten skal opretholdes, men som nu kan bortfalde. Den maa ogsaa regnes Broen til gode. I saa Fald vilde Besparelsen blive 394,500 Kr.

Mod alle disse Betragtninger har Udvalget i og for sig ikke haft Indvendinger, men finder, at de ere korrekte. Vi have kun fundet, at der er et Par Punkter, som ere oversete. Det ene er det, at inden Broen er bygget, vil der paa det Grundlag, Sagen nu bliver sluttet paa, være betalt under Bygningen adskilligt til dem, som bygge, og Forrentningen af disse Udbetalinger maa selvfølgelig tages med. Det have vi gjort. Vi have da regnet 8 pCt. af de 7 Mill. Kr. og mene dermed at være paa den absolut sikre Side. Dermed bliver der altsaa en Merudgift af 560,000 Kr. til Broen. Ved Siden deraf mene vi, at en Amortisation af den Del af Broen, som i Aarenes Løb forgaar, maa tages med. Thi medens der ikke er Tvivl om, at Bropillerne kunne være gennem Aarhundreder, i det hele taget i al den Tid, som