

Foranstaltninger, er af Statsbanerne anslaaet til 10 900 000 Kr., idet der her ved er regnet med de Priser, som var gældende i 1914 før Krigen.

Hvilken Sum der i Virkeligheden vil medgaa til Broanlægget, er det under de nuværende Forhold umuligt at angive med Bestemthed. Saafremt Anlægget skal udføres med de nu gældende Enhedspriser, maa Udgiften dog antages at ville blive betydeligt større end ovenfor angivet.

Det foranførte Beløb af 10 900 000 Kr. fremkommer saaledes (Beløbene er afrundede):

A. Broen.		Kr.
1. Underbygningen:		
Landpiller, 2 Stkr à 41 000		
Kr.....		82 000
Almindelige Mellempiller, 26		
Stkr. à 98 000 Kr.	2 548 000	
Piller ved Enderne af de		
småa Brospand, 2 Stkr..	300 000	
Piller ved Løftebroen, 2		
Stkr.	665 000	
Lede- og Friholderværker .	40 000	
2. Overbygningen:		
Blødt Staal, ca. 11 800 t à		
360 Kr.	4 248 000	
Staalstøbegods, ca. 500 t à		
600 Kr.	300 000	
Tømmer og Planker	70 000	
45 kg Spor med Sikkerheds-		
skinner, 2 470 m à 32 Kr.	79 000	
B. Dæmningerne og Anlægene i Land.		
3. Jorddæmninger med Glacis		
m. v., 1 210 m à 540 Kr. . .	653 000	
4. Fremstilling af Planum m. v.		
for Dobbeltspor i Land,		
3 600 m à 40 Kr.	144 000	
5. 45 kg Spor paa Dæmningerne		
og i Land, 4 810 m à 34		
Kr.	164 000	
6. Tilslutningsstation og Holde-		
plads paa Falster.....	100 000	
C. Foranstaltninger til Imødekønnen af Søfar- tens Ønsker m. v.		
7. 2 Bugserbaade	90 000	
8. Mole og Uddybning	425 000	
9. Belysning og Afmærkning		
af Farvandet.....	30 000	
D. Administration og uforudsete Udgifter		
	962 000	
I alt... 10 900 000.		

Saafremt Broanlægget kommer til Udførelse, vil de 4 Færger, som er tildelt Overfarten Masnedø—Orhoved, kunne frigøres til Anvendelse andetsteds, og det samme er Tilfældet med de i Anledning af Overfarten anvendte Rangermaskiner. Endvidere vil der fra de Banelinier og Havneværker, som nedlægges, indvindes Materialier til en samlet Værdi af ca. 50 000 Kr.

Til § 1 c., jfr. § 2.

Til Bestridelse af Trafikken mellem Sjælland og Jylland har Statsbanerne hidtil i overvejende Grad været henviste til at benytte Forbindelsen over Nyborg—Fredericia.

Allerede i Aaret 1875 blev der dog til Lettelse af Persontrafikken mellem Sjælland og Nord- og Midtjylland oprettet en Dampskibsroute over Kalundborg—Aarhus. Indtil 1. September 1914 vedligeholdtes denne Forbindelse af „Det forenede Dampskibsselskab“ i København, der siden Aaret 1892 i den Anledning oppebar et aarligt Statstilskud, medens Statsbanerne sørgede for de fornødne Togtilslutninger ved Ankomst og Afgang af Skibene til og fra Kalundborg og Aarhus. Fra den 1. September 1914 at regne har man imidlertid truffet den foreløbige Ordning, at Skibsfarten paa denne Rute er overtaget af Statsbanerne, der driver den dels ved Hjælp af Reservefærgen „Nyborg“, dels ved Hjælp af det lejede Dampskib „Sverige“, der dog tænkes erstattet af det tidligere paa Kieler Ruten anvendte Dampskib „Freja“, naar den fornødne Uddybning ved Koldby Kaas er fuldført.

I Aarenes Løb er det imidlertid ved forskellige Lejligheder, senest under de i Anledning af Statens Overtagelse af Dampskibsruten Kalundborg—Aarhus stedfundne Forhandlinger, blevet fremhævet, at det vilde betyde en væsentlig Fordel for Forsendelsen af Gods mellem Sjælland og det nordlige Jylland, om Statsbanerne oprettede en direkte Færgeforbindelse mellem disse Landsdele, ligesom der herved vilde kunne opnaas en betydelig Aflastning for Statsbanestrekningen København—Nyborg—Fredericia—Aarhus. Fra Statsbanernes Side har man hidtil ment at burde modsætte sig en saadan Ordning under Hensyn til, at en Færgeforbindelse formentlig ikke vilde være lønnende og i hvert Fald under ingen Omstændigheder burde gaa forud for den ovennævnte Hovedrutes Forsyning med Dobbeltspor.