

Anm. til § 16: Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til J. Tilskud til Havne o. l.

J. Tilskud til
Havne o. l.

Som et Led i Ordningen af Rødby Kommunes og Rødby Havns økonomiske Forhold, er Staten indgaaet paa indtil videre at stille et Beløb af indtil 25 000 Kr. aarlig til Raacighed til Oprensning af Havnen. Dette Beløb søges derfor bevilget.

Ved Tillægsbevillingslov 1918—19 § 15 B. 67. Som 46. bevilgedes hertil 173 600 Kr. under Forudsætning af, at Resten af det til de paagældende Foranstaltninger fornødne Beløb tilvejebragtes paa anden Maade. De 173 600 Kr. var Halvdelen af et paa Arbejdets Udførelse indhentet Tilbud paa 347 200 Kr. Det viste sig imidlertid i 1920, at Arbejdet vilde koste 439 700 Kr. Ved Tillægsbevillingslov 1920—21 § 15 B. 72. Som 48. bevilgedes Halvdelen af denne Overskridelse med 46 250 Kr., stadig under den angivne Forudsætning.

Ved en Skrivelse af 22. Februar 1924, hvorved Arbejdet meldes færdigt, andrager Byraadet om et yderligere Statstilskud paa 61 685 Kr., nemlig Halvdelen af en yderligere Overskridelse. Det anføres, at den forøgede Udgift hovedsagelig hidrører fra Arbejder ved Fjernelse af et Stenrev i Løbet, et Arbejde, hvis Nødvendighed man ikke havde kunnet forudse.

Vandbygningsdirektøren bekræfter, at Overskridelsen — der i øvrigt rigtig beregnet er 370 Kr. større end angivet af Byraadet, saaledes at Halvdelen af Overskridelsen bliver 61 870 Kr. — væsentlig maa tilskrives de overordentlig vanskelige Bundforhold.

Da man har ment efter Omstændighederne at burde imødekomme Andragendet, søges herved det anførte Beløb af 61 870 Kr. bevilget.

Hadsundbroen, der blev bygget af Staten i 1902—03, har to Gennemsejlingsaabninger à 50 Fod eller 15,7 m, der senere ved Afviserværker er indskrænket til 14,3 m. I 1912 androg Hobro—Mariager fælles Havnevæsen om en Udvidelse, som Ministeriet dog ikke mente at kunne imødekomme. Senere er Andragenderne blevet gentaget under Henviisning til, at de store Cementfabrikker, der ligger inden for Broen, er betydeligt hæmmet i deres Virksomhed ved Gennemsejlingens Snæverhed, idet de ikke kan tage store Kulskebe ind og navnlig ikke store oversøiske Skibe, som kunde tage Partsladning ved Mariager Fjord og fuld Last ved Fabrikkerne ved Limfjorden.

I en Fælleserklæring har Vandbygningsdirektøren og Direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne udtalt, at det maa erkendes, at Besejlingsforholdene ved Hadsundbroen er i høj Grad uheldige for større Skibe, idet disse som Følge af, at Broens Gennemsejlinger ligger i en Bugt af Sejllobet, maa nærme sig Broen stadig drejende for Roret, indtil de befinder sig i ca. 1 Skibslængdes Afstand fra Broen, hvilket selv under gunstige Vejr- og Strømforhold gør det yderst vanskeligt forud at beregne den Stilling, som Skibet vil indtage i Gennemsejlingsøjeblikket, da det paa den korte retlinede Afstand til Broen ikke er muligt med Sikkerhed at bibringe et større Skib en støt Kurs gennem Aabningen. Det maa derfor anses for ønskeligt, for ikke at sige nødvendigt, saafremt man vil fastholde Kravet om, at Mariager Fjord i hele sin Udstrækning skal kunne besejles uden Bugserhjælp af Skibe, der kan udnytte den ved Uddybning af Sejllobet tilvejebragte Dybde af 5,7 m, at der tilvejebringes en Udvidelse af Gennemsejlingsaabningen i Broen.

Efter en Gennemgang af forskellige Alternativer indstiller de tvende Embedsmænd, at følgende Projekt gennemføres:

De 2 Gennemsejlingsaabninger udvides hver med 8 m ved Bygning af to nye Anslagsspiller, Afkortning af de til Svingtaget stødende faste Brofag og Anbringelse af et nyt tilsvarende længere og stærkere Svingfang, hvilende paa den nuværende Svingpille.