

uden at der derved opstaaer Vanskeligheder ved Vognenes Ombordsætning. Da det i denne Forbindelse ikke er Færgens Bæreevne, men dens Duvning (Hældning i Længderetningen), der er det bestemmende, er der foretaget en Beregning af Færgens Duvning under Udsætning af to fuldtlæssede Jernbanevogne for en Færgelængde af henholdsvis 32 og 40 m, medens Færgekappen i begge Tilfælde er beregnet at have en Længde af 18 m. Den ugunstigste Stilling fremkommer, idet den første Vogns bageste Hjulpar har passeret Overgangspunktet mellem Klap og Færge, medens Vogn Nr. 2 staaer paa Klappen. Med en Brutto-Vognvægt af 22 Tons vil en 32 m lang Færge med fornævnte Stilling af Belastningen faa en Hældning (Duvning) af ca. 1:16, medens en 40 m lang Færge under de samme Forhold vil faa en Hældning af ca. 1:28. Forudsætter man, at Bufferne under Vognenes Udsætning ikke maa faa mindre Overgribning end ca. 6 cm, vil denne Grænse for en 32 m lang Færge naas allerede ved ca. 20 cm Lavvande, medens den ved en 40 m lang Færge først naas med ca. $1\frac{1}{4}$ m Lavvande. Da et saa stærkt Lavvande næppe nogen Sinde vil fremkomme, kan det paaregnes, at der ved den større Færge aldrig vil fremkomme Vanskeligheder ved Ombordsætning af Vogne, medens der med en 32 m lang Færge maa træffes særlige Foranstaltninger under Perioder med over 20 cm Lavvande, hvilke Perioder om Foraaret maa paaregnes at kunne faa flere Ugers Varighed.

Anskaffelsesprisen for de to heromhandlede Færger kan ifølge underhaanden indhentede Oplysninger for Øjeblikket anslaaes til 210 000 og 230 000 Kr. for henholdsvis en Færge af 32 m's og 40 m's Længde. Pristforskellen er saaledes kun ca. 20 000 Kr. Da den mindre Færge desuden ikke betinger Reduktioner i Anlægget ud over de nedennævnte, og da der næppe heller kan paaregnes nogen Besparelse af Betydning i Driften, idet bl. a. Besætningens Størrelse menes at blive ens, har der i Udvalget været Enighed om, at den større Færge burde foretrækkes.

Udgiften til Skibsmateriel kan herefter anslaaes saaledes:

En 40 m lang Motorfærge.....	230 000 Kr.
En mindre Motorbaad.....	10 000 —
Ialt...	<u>240 000 Kr.</u>

Færgehavnene.

I det fornævnte af Vandbygningsvæsenet udarbejdede Projekt er Længden af Dækmolen ved saavel østre som vestre Færgehavn under Hensyn til en sikker Besejling af Færgelejet i ugunstigt Vejr regnet til 100 m, svarende til $2\frac{1}{2}$ Gange Færgens Længde. I østre Færgehavn, hvor fornævnte Dækmole tillige tjener som Dækværk for den projekterede Fiskerihavn, kan Dækmolens Længde af Hensyn til Fiskerihavnen ikke gøres mindre. Vil man imidlertid tillade, at Færgefarten under ugunstige Vejrforhold indstilles, idet man aflyser Godstrafikken og opretholder Persontrafikken ved Hjælp af Motorbaadsforbindelsen, vil Længden af Dækmolen i vestre Færgehavn kunne nedsættes til ca. 60 m, hvorved der kan indvindes en Besparelse paa ca. 50 000 Kr. Skulde det senere for at undgaae Standsninger af Godstrafikken, der dog næppe vil blive hyppige eller langvarige, vise sig nødvendigt at forlænge Dækmolen, vil dette til sin Tid kunne gøres uden væsentlig Fordyrelse, idet man allerede nu ved Molehovedets Konstruktion tager Hensyn til en eventuel senere Forlængelse af Molen.

I det fornævnte, af Vandbygningsvæsenet udarbejdede Projekt er der paaregnet anvendt udelukkende pommersk Tømmer til begge Færgelejer samt delvis pommersk Tømmer i Beskyttelsesmolen og Bolværket i Fiskerihavnen. Ved i højere Grad at anvende dansk Gran, saaledes at kun de Konstruktionsdele, der er udsat for stærkt Slid, eller til hvilke der stilles særlige Fordringer med Hensyn til Styrke, udføres af pommersk Fyr, vil der endelig kunne opnaas en yderligere Besparelse i Anlægsudgifterne paa ca. 90 000 Kr. Til Gengæld vil Vedligeholdelsesudgifterne, navnlig efter nogle Aars Forløb, blive forholdsvis større, men man mener dog efter Omstændighederne i det foreliggende Tilfælde at kunne anbefale den fornævnte Ændring, bl. a. ogsaa under Hensyn til det ønskelige i at anvende dansk Materiale i saa stor Udstrækning som muligt.