

12.

Indenrigsministeriet.

Kjøbenhavn, den 30te Januar 1871.

Som det vil være det ærede Udvalg bekendt af tidligere Meddelelser, har Ministeriet i afvigte Efteraar ladet anstille Undersøgelser af Bunden i Limfjorden med Hensyn til det paatænkte Anlæg af en fast Jernbanebro mellem Aalborg og Nørresundby Stationer. Resultatet af disse Undersøgelser foreligger nu i den hermed følgende, af to Planer ledsagede Indberetning for Overingeniøren for de nye Jernbaneanlæg i Sylland og Thy. Af disse Planer fremstiller den med H. betegnede Resultatet af de i 1856 foretagne Grundundersøgelser, medens Resultatet af de i afvigte Efteraar foretagne Undersøgelser er fremstillet paa den med Lit. B betegnede Plan.

Idet man i det Hele henviser til denne Beretning, skal man tillade sig særligt at henlede Opmærksomheden paa Følgende:

Ved de i 1856 foretagne Undersøgelser ere Boringer udførte i 3 forskjellige Linier Vest for Aalborg med ialt 8 Borehuller, der alle ere førte ned til fast Grund. Bunden har vist sig at bestaa af Slit og Mudder paa en Dybde af indtil 100 Fod under dagligt Vand, hvorefter der følger et Sandlag af blandet Natur, og først i en Dybde af 100 à 115 Fod forekommer fast Ler, saaledes som det nærmere vil ses af de paa Planen Lit. H. indtegnede Profiler af de tre forskjellige Linier, hvort der blev boret. Den Ensformighed, der fremtraadte som Resultatet af disse Boringer, maatte lede til den Antagelse, at Grundens Beskaffenhed ikke kunde frembyde væsentlige Forskjelligheder paa de nærmeste Strækninger, og man bestemte sig derefter for Valget af en Borelinie, beliggende ca. 1,000 Alen Vest for Aalborg, hvis Gjennemførelse vilde medføre mindst Forstyrrelse i de bestaaende Forhold og de færreste Ulemper for Skibsarten, paa samme Tid som dens Anlæg antages at ville foranledige den mindste Beføstning, naar de i Forbindelse med Brobygningen staaende andre Anlæg, saasom Tilslutningerne fra begge Sider, Jordarbejdere m. v. tages med i Betragtning. Sandshyligheden før, at dette Overgangstede i sin Tid vilde blive benyttet til Forbindelsen mellem Jernbanerne Nord og Syd for Limfjorden, er derfor tagen med i Betragtning ved Valget af disse Baners Endepunkter ved Aalborg og Nørresundby, men der er samtidigt set hen til, at en Flytning af Overgangstedet kunde vise sig ønskelig. Banegaardene ved Aalborg og Nørresundby ere derfor anlagte saaledes, at den korteste og naturligste Forbindelseslinje vil føre over dette Punkt, men at man dog beholder nogenlunde frie Hænder til at komme i Forbindelse med andre Overgangsteder, forsaavidt saadanne maatte frembyde sig med gunstigere Forhold.

Diemedet med de senest foretagne Grundundersøgelser maatte derefter være at supplere de ældre Undersøgelser og saaledes at overbevise sig om, hvorvidt der indenfor rimelige Afstande til begge Sider af Aalborg og Nørresundby maatte findes Overgangsteder over Limfjorden, der frembøde væsentlig gunstigere Betingelser for et fast Broanlæg med den hidtil forudsatte Byggelinje. For at opnaa dette Diemed var det ikke nødvendigt at tilvejebringe Oplysning om den nøagtige Beskaffenhed af de Lag, hvorigjennem Boringerne bleve udførte, hvilket vilde have medført langvarige og meget bekostelige Boringer gennem Nør. Derimod maatte der mere ses hen til at give Undersøgelserne en saa stor Udstrækning som muligt og derved søge at konstatere fast Bund paa rimelige Vanddybder.

Som det nærmere vil ses af Beretningen, have Undersøgelserne været foretagne til begge Sider af Aalborg og Nørresundby. De strækte sig imod Ost indtil et Punkt udfør Nordal og imod Vest forbi Egholm indtil et Punkt udfør Rødslet. Profilet af Fjorden saa-