

kunne siges at være store. Men det forekommer mig tillige, at der, efter at dette Punkt nu overhovedet er bragt frem paa Tillægsbevillingsloven, kunde være Anledning til at henlede den høitærede Ministers Opmærksomhed paa et Punkt, som knytter sig til denne Sag, og jeg antager, at, skjøndt den ærede Indenrigsminister ikke er tilstede, vil dog Efterretningen om, hvad der her siges, naae ham paa fyldestgjørende Maade. Der er jo ikke nogen Tvivl om, at, skjøndt Broen i det Hele er bleven udført med Omhu og saa solidt, som det har været mulig at gjøre den, er den i mange Henseender udsat for Fare. En ikke ringe Fare vil den have at overvinde under stærk Isgang paa Limfjorden, og jeg antager, at der allerede i den forløbne Tid, i hvilken Broens Piller have staaet, vil have været Leilighed til at gjøre ikke ganske saa Erfaringer med Hensyn til den Betydning, som en stærk Isgang paa Limfjorden vil kunne have paa Broens Soliditet. Det er et Forhold, som i allerhøieste Grad har Krav paa Opmærksomhed, og jeg tvivler ikke om, at vedkommende tekniske Myndigheder, under hvilke denne Sag forterer, have haft al deres Interesse henvendt paa at gjøre saadanne Undersøgelser, som kunne veilede ved Spørgsmaalet om, hvorvidt der fremtidig maatte være noget Yderligere at gjøre for at beskytte Broen mod Isgang. Men ved Siden deraf synes der mig at være et andet Forhold, som der ogsaa er stor Opfordring til at undersøge; og det er Broens Forhold til Bindens Magt. I den Henseende gives der jo i de Oplysninger, som foreligge os i Anmærkningerne, et Datum, som ikke kan andet end være overraskende for den, der ikke praktisk kender slige Forhold, nemlig at Bindens Kryk paa Svingbroen kan være saa stærk, at stundom endogjaa 12—13 Mand neppe formaa at aabne denne Bro, hvad der under almindelige Vind- og Strømforhold udføres med Lethed af ganske saa Personer. Dette viser den overordentlige Magt, som Binden udøver paa Broen, og naar man betænker, hvorledes den hele Egn er formet, hvorledes Limfjorden saa at sige danner en Slags Kløft mellem forholdsviis høie Bakker, i hvilken de stærke vestlige Vinde presses ned med forøget Kraft, saa er det ikke saa besynderligt, at Sligt kan ske. Men det er ikke nok med den Magt, Binden maatte kunne have over Svingbroen; jeg tror, at der er al Anledning til at undersøge, om ikke Bindens Magt over Broen i dens Helhed, naar den befares af Sernbanetog, er saa betydelig, at der deraf kunde resultere nogen Fare for Broens Soliditet. Det er ikke mange Dage siden — det var Søndagen den 28de December 1879 — at den berømte Sernbanebro over Layflosen ved Dundee blev bogstavelig blæst ned i Floden ved Bindens Magt, og skjøndt Undersøgelserne endnu langt fra kunne siges at have bragt nogen fuldstændig Klarhed

med Hensyn til, hvad Ursagen har været til denne forfærdelige Ulykke, synes man dog efter de allerede foreliggende Data at være berettiget til at slutte, at, naar en saa lang Stræfning af Broen, ikke mindre end omtrent en $\frac{1}{2}$ danst Fjerdingvei, hvilende paa over et Duzin Piller, er pludselig og i et Nu tilligemed Kræinet styrket ned i Floden, saa har Ursagen været, at medens Broen i og for sig var stærk nok til at modstaa Bindens Kryk, navnlig fordi dens Sider bestod af et aabent Fletværk af Jern, kom den, da Toget foer ud paa den, til at frembyde saa stor en Flade for Bindens Magt, at denne blev stærk nok til at bryde den Sammenhængskraft, som Broen havde, og derved er det Hele styrket ned. Det vil altsaa siges, at den Flade, som Broen frembød imod Binden, blev, da Toget gik over den, betydelig større end ellers, i Grunden ligesaa stor, som om der paa hele Togets Længde havde været en fast Væg, imod hvilken Størmens kunde rette sit Angreb. Noget Lignende vilde kunne indtræffe ved Limfjordsbroen og maasse endnu lettere der end paa den sdelagte Bro over Layflosen, som havde en meget betydelig Længde, jeg tror ikke meget langt fra en danst Mil, nemlig mellem 4—5 engelske Mil, naar man regner de Landstykker med, der høre med til Anlægget. Limfjordsbroen er forholdsviis kort, og Tog paa 8—10 Bogne optage derfor paa den en forholdsviis større Plads end paa Broen over Layflosen. Da nu Broens Retning er fra Nord til Syd, og Vestvinden altsaa vil kunne faae fuldt Lag i et Tog, der gaar over den, læder det sig neppe forud afgjøre, om der ikke skulde kunne indtræde Stormforhold, under hvilke Bindens Magt blev saa betydelig, naar et Tog passerede Broen, at der vilde kunne ske noget Lignende, som er sket i Skotland. Det er sandt, at der er væsentlige Forskjelligheder tilstede: Sæden over Bandfladen, Retningslinien og endelig dette, at den danske Bro er bygget paa Murstenspiller, medens den engelske Bro synes at have hvilet i hele sin Længde paa Piller, der vare opførte af Jernstænger i Krydsforbindelse; men Enhver veed dog, at de Murpiller, som findes under Limfjordsbroen, ere i sig selv temmelig svage og i Forhold til Broen overmaade tynde og slanke. Engang er jo en saadan Pille væltet, og vi have her i Anmærkningerne Oplysning om, at en andan Pille har forskudt sig, rigtignok ganske ubetydelig, som man formoder, kun derved, at der ligger en Dæmning paa dens ene Side; i det Hele ere jo disse Piller, paa hvilke Broen hviler, skjøndt de absolut taget kunne synes massive nok, dog meget slanke og tynde i Forhold til deres Høide og den Vægt, de have at bære. Jeg tror derfor, at der er al Opfordring til efter den Ulykke, der nys er passeret i Skotland, at underkaste ogsaa Spørgsmaalet om Bindens Magt paa Limfjordsbroen, naar et Tog passerer den, en omhyggelig saavel