

har man altsaa Sammenligningen imellem disse Broer: naar de er fuldt forsynede, vil de koste 25 Mill. Kr. og 22½ Mill. Kr.

En af Statsbanerne projekteret enkeltsporet Tunnel er anslaaet til ca. 16 Mill. Kr., medens de af Firmaet Christiani & Nielsen foreslaaede forskellige Tunneltyper, som udføres i Jernbeton af Firmaet, er anslaaede til fra ca. 12 Mill. Kr. til ca. 15 Mill. Kr. Men ogsaa til disse Beløb maa der af Hensyn til de særlige Fordringer, som maa stilles fra Statsbanernes Side, lægges forskellige Beløb, og sandsynligvis vil Beløbet blive omtrent det samme som for det Projekt, der er fremsat af Statsbanerne selv. En helt anden Sag er det, at det siger sig selv, at disse Sammenligningstal kun er brugelige, saa længe Varepriserne ikke forskyder sig i Forhold til hinanden, eftersom der her er Tale om Varer, som meget godt kan stige eller falde betydeligt i Forhold til hinanden, og det er da af Betydning, mener jeg, at man fra Lovgivningsmagtens Side ikke, før det er strengt nødvendigt, tager Stilling til Spørgsmaalet om, af hvilket Materiale Forbindelsen skulde bygges, idet det naturligvis i hvilket som helst Tilfælde maa forudsættes, at Konstruktionen bliver i enhver Henseende fyldestgørende og betryggende.

Naar man skal vælge imellem en Tunnel og en Højbro, er der egentlig kun eet Argument, som er helt afgørende, nemlig dette, at paa en Rute som denne, som jo vil blive vor første, vor bedste Rute til Udlandet, som maa henregnes til de Ruter, til hvilke der maa stilles de allerførste Krav i enhver Henseende, og som snarest muligt paa hele sin Strækning vil blive forsynet med Dobbeltspor, maa det sikkert siges, at det vilde være meget utilfredsstillende, om der kun var en enkeltsporet Forbindelse over Storstrømmen, og medens det med en Bekostning af forholdsvis faa Millioner Kroner vilde være muligt at forsyne en oprindelig enkeltsporet Bro med Dobbeltspor, naar passende Hensyn dertil altsaa tages ved Broens Anlæg, ligger Forholdet saaledes, at en dobbeltsporet Tunnelforbindelse kræver 2 enkelte Tunneler. Anden Løsning maa siges ikke at tilfredsstillende de Sikkerhedshensyn, som maatte tages; herom synes for øvrigt ogsaa alle de sagkyndige, som har udtalt sig om dette Spørgsmaal, at være enige, at en dobbeltsporet Tunnelforbindelse kun kan tænkes i Form af 2 enkeltsporede Tunneler ved Siden af hinanden. Og naar man gaar ud fra denne Forudsætning,

stiller Bekostningsspørgsmaalet sig jo, næsten uanset, hvorledes Varepriserne vil udvikle sig, aldeles utvivlsomt i Favør af den Højbro, som jeg før beskrev. En Vanskelighed, som knytter sig næsten lige stærkt til den høje Bro og til Tunnelen i Modsætning til den lave Bro, er Stigningsforholdene. Som jeg før bemærkede, er en lav Bro den Type, som frembyder de gunstigste Stigningsforhold, idet man her uden særlige Foranstaltninger vil kunne naa et Stigningsforhold af 1:200, og dette er i hvert Fald Forudsætningen for de Planer, som hidtil har været fremlagte, medens man for saavel Højbroens som for Tunnelens Vedkommende har svært ved at undgaa at komme lavere ned end til 1:100 eller dog 1:125, og det er disse Stigningsforhold, som danner Forudsætningen for de hidtil foreliggende Planer. Imidlertid maa det jo siges, at alt er muligt ogsaa i Henseende til at frembringe tilstrækkelig gode Stigningsforhold, naar man kun vil tage de økonomiske Konsekvenser deraf, det vil sige, naar man vil bygge henholdsvis Broen og Tunnelen paa en saa lang Strækning, at der bliver Tid til at udvikle disse gode Stigningsforhold, saa er alting muligt. Men dette vil dog utvivlsomt stille sig betydelig vanskeligere for Tunnelens Vedkommende end for Broens Vedkommende, og hertil kommer saa, at man dog vistnok for Broens Vedkommende kunde have endnu en Mulighed for at naa til gunstigere Stigningsforhold ved at nedsætte Højden af den Bro, som man hidtil har beskæftiget sig med. Ved den lave Jernbanebro over Storstrømmen er der forudsat et Parti i Midten, som kan løftes, og som ogsaa vilde frembringe en Aabning, der er 33 m høj. Dette er et Hensyn, som selvfølgelig er taget til Skibsfarten, og det spiller heller ikke nogen som helst Rolle, om man gør dette Fag af Broen nogle m højere eller lavere. Men ved de Projekter, som er udarbejdede for Højbroens Vedkommende, har man fra Ingeniørernes Side følt sig bundet ved det Tal, som er anført for Gennemsejlingsaabningen i den lave Bro, og har derfor projekteret disse Højbroer til i det midterste, højeste Fag at have en Gennemsejlingsaabning af 33 m. Naar man ser paa Antallet af de Skibe, som passerer Strømmen, hvorom jeg haaber at kunne forelægge Udvalget nyere, nøjagtig Oplysning, vil man se, at kun et meget ringe Antal af de Skibe, der her passerer, har en Mastehøjde af over 25 m. Det Spørgsmaal, som da frembyder sig til Undersøgelse og Overvejelse, er da, om man