

Underbilag 1.**Ministeriet for offentlige Arbejder.**

København, den 11. Januar 1924.

I Anledning af, at det ærede Udvalg i Skrivelse af 19. f. M. har udbedt sig forskellige nærmere angivne Oplysninger vedrørende Bygningen af den paa-tænkte Jernbanebro over Lille Bælt, skal man herved meddele nedenstaaende Besvarelse af de i Skrivelsen stillede Spørgsmaal:

Til 1) Efter det forelagte Forslag til en Lille Bælts Bro er denne tænkt udført som en Cantileverbro, d. v. s. efter et System, der i de sidste 30 Aar er anvendt ved et overordentlig stort Antal Broer, baade Jernbanebroer og Vejbroer. Af meget store Jernbanebroer efter dette System skal man blot nævne 2 saa bekendte som Firth of Forthbroen i Skotland og Quebecbroen i Kanada, der begge har Spændvidder over 500 m. Omtrent samme Spændvidder som Lille Bælts Broen, ca. 200 m, har en Vejbro over Rhinen ved Ruhrort og en enkeltsporet Jernbanebro over Donau ved Czernavoda, jfr. i øvrigt vedlagte Fortegnelse. Ogsaa herhjemme findes flere Eksempler paa Cantileverbro, men dog med ringere Spændvidder. De største er Vejbroen for Dybbølsgade over Københavns Godsbanegaard og Vejbroen for Langelinie over Østerbro Station (største Spændvidde ca. 50 m).

De omhandlede Broer er alle Jernbroer, og naar disse — saaledes som forudsat efter Forslaget til Lille Bælts Broen — udføres af blødt Staal og holdes vel vedlige med Maling, findes der udelukkende gode Erfaringer for deres Holdbarhed.

Til 2) Driften af den elektriske Hængefærge vil antagelig medføre følgende Udgifter aarlig:

- a) for Overførsel af 20 000 Automobiles pr. Aar ca. 50 000 Kr.
- b) for Overførsel af 50 000 Automobiles pr. Aar ca. 70 000 Kr.

Der er herved ikke taget Hensyn til Forrentning og Amortisation af Anlægskapitalen.

Til 3) Besvarelsen af Spørgsmaalet om, hvilken Prisfordyrelse Stigningen i Jernprisen vil medføre, kræver for Broens Vedkommende, at der indhentes forskellige Oplysninger fra Udlandet. Disse ventes at fremkomme i de allernærmeste Dage, og saa snart de er modtaget, skal nærmere Meddelelse følge.

Til 4) Pillerne er beregnede saaledes, at de med en meget betydelig Sikkerhed kan staa for et Istryk, svarende til en Isbarriere fra Kyst til Kyst paa ca. 7 m's Tykkelse under samtidig Paavirkning af en Strøm med en Hastighed af 4 m pr. Sek. og det maksimale Vindtryk, 250 kg pr. m². Pillerne har en tilsvarende Styrke for Paavirkninger paa langs ad Broen.

Til 5) Pillerne er efter Forslaget tænkt ført ned i en Dybde af ca. 4 m under Bundens Overflade. Den endelige Afgørelse af, hvor dybt de bør føres, kan først træffes under Arbejdets Udførelse, men den paa-tænkte Funderingsmetode tillader, at Pillerne føres endnu dybere ned end forudsat.

Som Forslaget viser, er Pillerne forudsat forsynede med Stenkastninger af stort Omfang, saaledes at en mulig Frygt for eventuel Udskaering ved Pillerne maa anses for ganske ubegrundet. Det er en Selvfølge, at Stenkastningerne til