

Tidspunkt kan saadanne, under Detailleringen henhørende Betragtninger ikke være. — Ganske lignende Overbygninger er nu ogsaa bragt til Udførelse i talrige Tilfælde. Her i Europa findes der foruden Forth-Broen (518 m) ganske vist kun to Cantilever-Broer med omtrent lige saa store Spændvidder (Vejbro over Rhinen ved Ruhrort—Homburg (202 m), Jernbanebro over Donau ved Czernavoda (190 m), men i Nord-Amerika er Antallet langt større (et Par af de mest bekendte er nævnt ovenfor), og i det hele maa det siges, at en Spændvidde paa 220 m nu ikke mere betragtes som noget enestaaende. Man vil derfor ganske roligt kunne gaa med hertil.

Jeg skal endnu henlede Opmærksomheden paa en enkelt Ændring, som der kan blive Tale om, hvis Hængefærgen ikke skal bringes til Udførelse, hvad jeg, uden derved at ville udtale nogen Mening om Vej-Trafikspørgsmaalet, af rent konstruktive Grunde vilde foretrække. Idet jeg, som ovenfor berørt, antager, at Sejladserne har faaet alt, hvad den kan ønske sig, naar der i de tre Midteraabninger holdes den forlangte Gennemsejlingshøjde over hele Bredden, kan der blive Spørgsmaal om i de 4 Sideaabninger, altsaa i alt paa en Længde af ca. 412 m, at erstatte Jernoverbygningen med *Jernbetonbuer*. Giver man disse en Spændvidde af 60—70 m og saa stor Pillehøjde, som der kan skaffes, vil her endda være god Gennemsejlingsplads for alle mindre Skibe. Ved denne Ordning vil der sandsynligvis opnaas en mindre, maaske i og for sig uvæsentlig, Besparelse, men det Materiale og Arbejde, der skal importeres fra Udlandet, reduceres betydeligt. Ordningen burde vel derfor i alt Fald undersøges.

Af Jernbetonbuer med Spændvidder som her foreslaaet er der nu til Dags bygget mange, saa ogsaa denne Konstruktion vil man med fuldkommen Sindsro kunne gaa med til (selv om det jo ligger i Sagens Natur, at Erfaringerne med Jernbetonbroer ikke gaar saa langt tilbage som med Jernbroer). Til den ved Mødet (den 30. Januar) fra Overingeniør Chr. Petersen fremkomne Bemærkning, at det vilde være uforsvarligt af Hensyn til Frostene at anvende Jernbeton, skal jeg blot bemærke, at denne Anskuelse neppe vil blive tiltraadt af nogen Ingeniør, der har fulgt Jernbeton-Brobygningens Udvikling, og at den ikke just bestyrkes ved følgende Eksempler:

*Ore-Elv-Broen*, 90 m, for Hovedbane, bygget af de svenske Statsbaner, Norrland, Sverige,

*Langwies-Viadukten*, 100 m, sekundær Bane Chur—Arosa, Schweiz,

*Cappelen-Broen*, 122 m, Gadebro, Minneapolis, Nord-Amerika;

alle tre Broer ligger paa for Frost langt mere udsatte Steder end Lille Bælt.

Angaaende det paa Mødet (den 30. Januar) endnu rejste Spørgsmaal, hvorledes en senere Tilføjelse af en *Vejbane* kan udføres, hvis Broen straks kun bygges som Jernbanebro, bemærkes:

Det kræves i saa Fald,

*enten* at Pillerne straks gøres brede nok til senere at give Plads for Vejbroen; Udvidelsen af Pillerne *kan* indskrænkes til at gælde den nederste Del, men Forbindelsen mellem det gamle og det senere tilføjede Murværk vil altid blive et vanskeligt Punkt. Nøjes man foreløbig med en saadan Udvidelse af Pillerne (enten det nu bliver kun fornedet eller straks helt op), maa Udvidelsen være bred nok til at kunne optage en hel særskilt Vejbro (med to nye Hoveddragere o. s. v.), og dette bliver uforholdsmæssig dyrt baade for Pillernes og Overbygningens Vedkommende. — Man kan ogsaa gaa saa meget videre, at man straks gør den ene af Jernbanebroens Hoveddragere stærk nok til ogsaa at bære sin Halvdel af den fremtidige Vejbro; Pillernes Bredde kan da holdes noget mindre, og man skal senere kun tilføje een Hoveddrager for Vejbroen, men Forstærkningen af den ene Jernbane-Hoveddrager skal straks betales, og man undgaar ikke en Fordyrelse derved, at de to Jernbane-Hoveddragere bliver forskellige. Dette Alternativ er konstruktivt snarest daarlige end det første og neppe billigere;

*eller* at Pillerne kun bygges brede nok for Jernbanebroen og ikke senere udvides, men at Hoveddragerne straks gøres stærke nok til at bære Vejbroen. Denne kan da anbringes paa senere tilføjede Konsoller, med en halv Vejbane paa hver Side af Jernbanebroen, men en saadan Deling af Vejbroen i to smalle Vejbaner uden Mulighed for Forbikørsel er naturligvis ikke heldig; der spares kun lidt i det øjeblikkelige Udlæg, og man kan ikke udnytte den konstruktive Fordel, som vilde følge med den større Brobredde, hvis man straks medtog Vejbanen.