

Udgifter kapitaliseres og tillægges Anlægsudgiften til den lave Bro, vil den kun blive uvæsentlig billigere end Højbroen, der i ganske anden Grad giver fri Gennemsejling for Skibsfarten. Hertil kommer, at Toggangen over Broen vil blive meget betydelig, saaledes at en lav Bro vilde være spærret for Gennemsejling i et ret stort Tidsrum af Døgnet. Det kan derfor med Sikkerhed forventes, at Tanken om en lav Bro netop i dette Farvand, hvor det i Forvejen er ret vanskeligt at navigere, vil støde paa meget stærk og formentlig berettiget Modstand fra Skibsfartens Side.

Hertil kommer, at en lav Bro, hvor al Skibsfart skal ledes igennem et enkelt ret snævert Gennemsejlingsfag, der ikke til enhver Tid er frit, i langt højere Grad er udsat for Paasejlinger end en Højbro. En Paasejling af Lavbroens bevægelige Fag vil kunne gøre Broen ufarbar for længere Tid, og al Forbindelse mellem Jylland og Fyn vilde da være afbrudt. Af Hensyn til Toggangens Sikkerhed og for at undgaa Aarsager til Togforsinkelser maa jeg derfor ogsaa fra et jernbanemæssigt Synspunkt fraraade Anlægget af en Lavbro.

Om Anlæg af en Tunnel kan der neppe blive Tale. Ramperne til en saadan maa paa Grund af den overalt i Bæltet værende store Vanddybde begynde meget langt inde i Land og Bekostningen ved et Tunnelanlæg vilde derfor blive uforholdsmæssig stor, antagelig mer end det 3-dobbelte af de tilsvarende Udgifter ved Anlægget af en Højbro.

For Anlæg af en Højbro er de naturlige Forhold derimod gunstige, idet Bredderne paa begge Sider af Bæltet er temmelig høje.

Ifølge det foreliggende Forslag føres Broen over Bæltet ca. 400 m Vest for Kongebroen paa Fyns Side og ca. 200 m Vest for Snoghøj Færggaard paa Jyllandssiden. Bredden af Bæltet er her ca. 850 m, og Tilslutningen til Land kan her ske paa gunstig Maade; endvidere maa det efter de foreliggende Erfaringer antages, at en Bro paa dette Sted saa lidt som muligt vil blive berørt af Isen. Bunden er jævn og bestaar af fast Ler dækket af et tyndt Lag Grus. Vanddybden er paa Midten ca. 40 m. Broens Midterfag er tænkt bygget med en Spændvidde paa ca. 220 m og Faget paa hver Side

af dette med en Spændvidde af ca. 150 m medens de to Strømfag nærmest Land faar en Spændvidde af ca. 130 m. Fagene ved Landtilslutningen er tænkt bygget med en Spændvidde af ca. 73 m. Overbygningen forslaaes lagt i en saadan Højde, at Broens Underkant i de 3 midterste Strømfag kommer ca. 33 m over dagligt Vande, hvilket vil tillade Passage for næsten alle Handelskibe og for Marinens Skibe.

Jeg maa maaske her gøre opmærksom paa, at man fra Statsbanernes Side i den forløbne Sommer gennem nogle Maaneder har talt op Antallet af Skibe, som passerer Lille Bælt. Det har i 3 Maaneder været ca. 3 000 Skibe, og af disse 3 000 Skibe er der i alt 8, som ikke vilde have kunnet passere under en Højbro, der er bygget 33 m over dagligt Vande. For Fremtiden maa altsaa, hvis Broen bygges, disse Skibe, som ikke kan passere der paa Grund af Mastehøjden, passere gennem Store Bælt. Til Broens Overbygning tænkes anvendt Jern under Hensyn til de store Spændvidder og de store Funderingsdybder. Pillerne er derimod tænkt udført af Jernbeton. Jeg vil her gerne gøre opmærksom paa, at man fra Statsbanernes Side har holdt sig til kendte Konstruktioner, man har ikke villet indlade sig paa Eksperimenter af nogen Art. Vi har tidligere bygget Bropiller her i Landet paa en tilsvarende Dybde som den, her er Tale om. De to Piller, som skal funderes paa den største Dybde, vil blive funderet paa ca. 30 m, og Pillerne ved Limfjordsbroen er, som bekendt, funderet paa 30 m's Dybde, saa der er Erfaring for, at det kan gennemføres. Ligeledes er den Konstruktion, som anvendes til Overbygning, nemlig Jernkonstruktionen, kendt, og man har Erfaring for, at saaledes som det foreslaas, vil Broen kunne bygges med fuld Sikkerhed, men Spørgsmaalet om, hvilke Materialer der endelig skal anvendes, bør dog formentlig baade af økonomiske og tekniske Grunde først finde sin endelige Afgørelse efter foretagen Udbydelse, saaledes at der forbeholdes Administrationen Ret til paa et senere Tidspunkt at træffe det endelige Valg mellem de Materialer, der skal anvendes.

Af Bilaget fremgaar det, at Udgifterne ved Anlægget — inklusive Hængefærgen —