

ledes at en lav Bro vilde være spærret for Gennemsejling i et ret stort Tidsrum af Døgnet. Hertil kommer endelig, 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 undgå Aarsager til Togforsinkelser maa jeg derfor ogsaa ud fra et rent jernbaneteknisk Synspunkt fraraade Anlæg af en Lavbro.

Om Anlæg af en Tunnel kan der neppe blive Tale. Ramperne til en saadan maatte paa Grund af den overalt i Bæltet værende store Vanddybde begynde meget langt inde i Landet, og Bekostningen ved et Tunnelanlæg vilde derfor blive uforholdsmæssig stor, antagelig mere end det tredobbelte af de tilsvarende Udgifter ved Anlægget af en Højbro. For Anlægget 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 Fynssiden og ca. 200 m Vest for Snoghøj Færgegaard 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 73 m. Overbygningen foreslaas lagt i en saadan Højde, at Broens Underkant i de tre midterste Strømfag kommer ca. 33 m over dagligt Vande, hvilket vil tillade Passage for næsten alle Handelsskibe og for Marinens Skibe.

Jeg skal her oplyse, at Statsbanerne gennem en Del Maaneder har ladet optælle Antallet af Skibe, som passerer Lille Bælt. I Maanederne Juni 1923 til Januar 1924, begge Maaneder inklusive, er der passeret ca. 7 000 Skibe, og af disse har kun 38 haft en saadan Mastehøjde, at de ikke vilde have kunnet passere under en

Højbro, der ligger 33 m over dagligt Vande. Disse meget faa Skibe, der holder en saa stor Mastehøjde, maa altsaa enten stryge de øverste Stænger eller ogsaa finde sig i at gaa igennem Store Bælt, hvilket sidste jo heller ikke er nogen særlig stor Omvej. Og da det kun drejer sig om et saa minimalt Tal som 38 af 7 000, forekommer det mig, at det er uforvarsligt at gaa til en saa stor Udgift, som det vilde være at føre blot det midterste Brofag op til en Højde af 42 m. Det vil nemlig forøge Anlægsudgifterne med ca. 5 Mill. Kr., samtidig med at det selvfølgelig vil forøge Driftsudgifterne at faa Broen op til en Højde af 42 m.

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 gerne udtrykkelig gøre opmærksom paa, at man ved Forslagets Udarbejdelse fra Statsbanernes Side har holdt sig til kendte Konstruktioner og i det hele taget bygget paa Erfaringer, som har bestaaet deres Prøve, saaledes at man ikke har indladt sig paa Eksperimenter af nogen Art. Den Bro, der bygges, er ikke en Bro, som er meget original, men en Bro, om hvilken man fra andre Steder har Erfaring for, at den kan holde og staa sin Prøve. Jeg lægger for mit Vedkommende ganske overordentlig megen Vægt paa, at man, naar man staa overfor en Udgift af et saa stort Omfang, holder sig til Omraader, hvor Erfaringen viser, at man kan komme frem. De særlig sagkyndige saavel for Overbygningens som for Underbygningens Vedkommende, der har haft Lejlighed til at gennemgaa Projektet og udtale sig overfor Folketingets Udvalg — altsaa særlig sagkyndige udenfor Statsbanernes sagkyndige —, har da ogsaa kunnet give de foreliggende Planer Tilslutning rent teknisk set. — Spørgsmaalet om, hvilken Art af Materialer der skal anvendes, bør dog formentlig ikke afgøres nu, men 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.

De sædvanlige Begünstigelser med Hensyn til Erlæggelse af Skat og Afgifter, som indeholdes i tidligere Love om Statsbaneanlæg, foreslaas ligeledes indrømmet overfor de heromhandlede Anlæg med videre, hvorhos ogsaa Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, jævnfør de