

# Sallingsundbroen

## Broprojektet vil i dag koste 51 mill. kroner

Af de mange broforslag, der i øjeblikket svirrer i luften, er Sallingsundbroen sikkert den, der har de bedste muligheder for en snarlig virkeliggørelse.

Fem broer strækker sig over Limfjorden, og krones de anstrengelser, der nu udfoldes stadig mere energisk på Mors og øvrige del af Thisted amt, med held, bliver limfjordsbro nr. 6 snart til virkelighed.

Sallingsundbroen vil blive den største af Limfjordens broer — og langt den dyreste. Derfor eksisterer den endnu kun på papiret. Projektet er af ældre årgang.

I hened en snes år har et udvalg fra Thisted og Viborg amter, de to, som broen vil forbinde, arbejdet med planer til dets virkeliggørelse, og på Mors, der i 1939 blev landfast med Thy ad »bagdøren«, Vildsundbroen, ser man med stadig større længsel frem til den dag, da »Limfjordens perle« er trukket på den snor, der skal føre linjen videre og skabe en diagonalvej Skive-Sallingsund-Vildsund-Thisted.

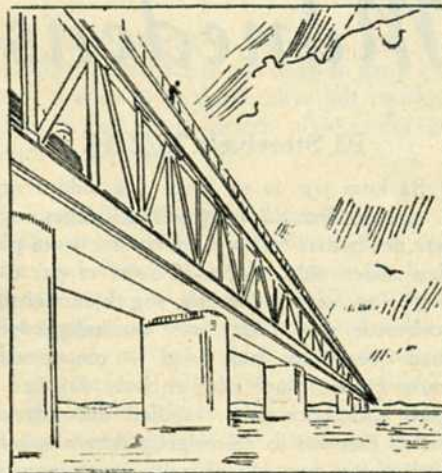
Øst- og Vestjylland har sine gode forbindelsesveje, men Midtjylland, og navnlig det nordvestlige hjørne er stedbarn. Dette det yderste hjørne af Danmark vil rykke nærmere til den øvrige del af hovedlandet, den dag da broen til Sallingsund kan indvies.

Mors og dens hovedstad Nykøbing venter en opløsmstring, når oplandet naturligt øges ved en fast forbindelse til Salling og videre til det øvrige Danmark.

### Forarbejderne.

Tanken om en limfjordsbro ved Sallingsund tog fart i trediveerne, da arbejdsudvalget optog forhandlinger med Thisted amtsråd og Statsbanerne, og efter at broerne ved Aggersund, Oddesund og Vildsund var bygget, syntes vejen banet for en Sallingsundbro.

I årene op til krigen var man så nær, at det overdroges vor store brobygger, professor Anker Eng-



Projektet til en toetaget klapbro Glyngøre-Nykøbing Mors.

lund, København, at lade foretage bundundersøgelser og på grundlag heraf udfærdige skitseprojekt.

Det var næsten, som man i tankerne kunne se den skinnende, nye flotte bro spænde sine buer fra Mors til Salling, da staten bevilgede halvdelen af de første penge, 50.000 kr., som disse forberedende arbejder kostede.

Men krigen satte en stopper for planernes videreførelse, og det eneste, der kom ud af det i den omgang, var en række skitser, hvoraf man samlede sig om den kombinerede jernbane- og færdselsbro i to etager, som skulle strække sig fra Glyngøre til Faarup lige syd for Nykøbing Mors.

I krigsårene lå broen i dvale, men næppe var krigen forbi, før broudvalget atter sammenkaldte til møde og bekendtgjorde, at »nu blev alle sejl sat til for en Sallingsundbro«. Men så let skulle det ikke gå.

### Enestående broprojekt.

Den bro i to etager, man med professor Engelunds anbefaling hidtil har samlet interessen om, var oprindeligt et enestående projekt i verden. Der fandtes ingen klapbro i to etager. Siden er der i Frankrig bygget en lignende bro, hvor to trafikbaner hæves samtidig.

Sallingsund har på det pågældende sted en bredde af 1600 meter, men på en strækning af 400 meter er vanddybden så ringe, at man kan nøjes med en dæmning.

De kører bedst med

## VOLVO

### Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101  
Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)



broen vil herefter blive ca. 1200 meter lang og få 16 brofag. Den bliver dermed den næstlængste bro i Danmark — kun overgået af Storstrømbroen. Lillebæltsbroen er 1175 meter og Oddesundbroen 500 meter. Efter projektet får Sallingsundbroen en 7,5 meter vejbane på »1. sal«, og ud for dette anbringes et »fortov« for cyklister og fodgængere.

Før krigen var broen projekteret til 15 mill. kr. Lillebæltsbroen kostede, uden dæmninger, 25 mill. kr., Oddesundbroen 6 mill. 500.000 kr. og Vildsundbroen 3 mill. 500.000 kroner.

Kravet om broen rejses nu med stor vægt. Jern og beton er igen til stede, og der ville i 5—6 år blive beskæftigelse til mange ledige hænder.

Men i dag er der tale om ganske anderledes store beløb. Den to-etagers bro vil koste det tredobbelte af prisen før krigen, altså henved 40 mill. kr., og et sådant projekt kan kun magtes, hvis det gennemføres som statsopgave.

Spørgsmålet har derfor rejst sig, om ikke der kan skydes en hurtigere og billigere genvej, udenom en del myndigheder og kontorer. Der rejser sig røster om, at man kan nøjes med en vejbro til ca. 15 mill. kr. Det påpeges, at dieslbiler er ved at afløse godstog, og at Sallingbanen er i fare, hvilket af broprojekterne der så gennemføres. Alle er dog stadig enige om, at den kombinerede bro er langt at foretrække.

### Situationen i dag.

Men hensyn til broen er man ikke kommet en millimeter længere end i 1946. Professor Engelund har udarbejdet tre projekter til broen. Det første går ud på vej- og jernbanebro, hvor sporene ligger i vejbanen, og den vil koste 44 mill. kr. En vej- og jernbanebro med adskilt planum i to etager vil koste 45 mill. kr. Det tredje er en vejbro udført som højbro uden klapfag. Den vil koste 32 mill. kr.

Der er jo ikke megen forskel på de to første projekter til 44 og 45 mill. kr. At lægge sporene i vejbanen er et projekt, som hele tiden har været forladt af Gud og hvermand. Når prisforskellen kun er 1 mill. kr., og der samtidig er store ulemper ved det, kan ingen fornuftige tænke på det. Der skulle vel

være rammet en pæl gennem tanken om at få dette projekt gennemført. Det, som man hele tiden har forsøgt at få, er den kombinerede vejbro til 45 mill. kr. + 6 mill. kr. til spor.

DSB's standpunkt i denne sag har hele tiden været den, at man var villig til at søge bevilling til brotilslutning, lægning af spor samt disses vedligeholdelse, hvorimod man ikke kunne deltage i udgifterne til broens bygning. Disse udgifter er anslået til 6 mill. kr.

Trafikminister Carl Petersen har nu foreslået, at der nedsættes et egnsudvalg, bestående af repræsentanter for alle interesserede parter, bl. a. amterne, Skive og Nykøbing M. og evt. stationsbyerne. Udvalget skal se at finde frem til en løsning i brospørgsmålet.

## Månedens emner...

### På Storebælt 25/2 54.

Så kom jeg da så langt. Jeg sidder nu i et hyggeligt, lunt lokale på færgen og har det bedste håb om at komme over på den anden side i løbet af højst et par timer. Jeg var, inden jeg tog hjemmefra, forberedt på, at der var vanskeligheder med overfarten, men hvad — om rejsen varer et par timer eller en halv dag længere end normalt — spiller det nogen rolle? Det var jo selvfølgelig ikke absolut nødvendigt for mig at rejse lige netop i dag, men nu passede det for mig, og så må jeg jo tage de ubehageligheder, der kommer, med. Foreløbig har de ikke været store, og jeg sidder og har det rart, mens jeg skiftevis ser ud over det tildels islagte

vand og i de aviser, jeg har forsynet mig med.

Storebælt er forsidestof i alle aviserne. Der er sket en ulykke for hele landet, en nationalulykke af vældigt omfang, at døme efter aviserne. Det er ikke det, der skete med isbryderen, hvorved et par mennesker mistede livet og nogle kom til skade. Det er slet ikke det, der optager sindene, det var kun en beklagelig episode, som man ikke hefter sig særligt ved. Nej, det er noget meget værre. Ulykken er af et umådeligt omfang, og vi er alle inden for dens rækkevidde. Hvorfor ofrer aviserne ellers deres kostbare forsider i mange dage på sagen? Det forfærdelige, som er sket, er nemlig det, at der i en halv

Husk billetten — glem ej heller lidt **Carletti** karameller



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Finere Herrekonfektion — gerne paa Konto med en maanedlig Indbetaling, der passer til Gagen.

**Geston**

Kobmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726