

Resultaterne af de nu foretagne Undersøgelser i denne Linie ere nemlig ikke i væsentlig Grad forskellige fra de i det oprindelige Lovforslag forudsatte Forhold, og Gennemførelsen af dette Projekt vilde fremdeles være at foretrække, set alene fra Jernbanetræffikkens Standpunkt. Broprojektet vil fremgaa af vedhæftede Bilag B. og Planerne 3—5, og i Tilslutning til dette Projekt er der udarbejdet Forslag til Anlæg af en Læmole paa Dyrefod Flak; Molens Konstruktion er vist paa Plan 6.

Som det vil være bekendt, blev der imidlertid fra Skibsfartens Side anket over, at denne Bro paa forskellig Maade vilde vanskeliggøre Sejladsen, og da Anlægget af den nævnte Læmole kun delvis vil kunne fjerne Ulemperne, er der endvidere udarbejdet et helt nyt Projekt til en Bro beliggende Øst for Masnedø og Orehoved Havne, ved hvilken Beliggenhed af Broen der søges opnaaet den Fordel, at østgaaende Fartøjer under stærk Storm fra Vest til Nordvest ville kunne anløbe en af disse Havne eller søge Ly under Kalven. Broprojektet vil fremgaa af vedhæftede Bilag C. og Planerne 7—9. Som en mindre Ulempe ved denne Beliggenhed af Broen skal det nævnes, at den medfører Nedlæggelsen af Orehoved Station og Anlægget af en ny Station noget sydligere. Ifølge de vedhæftede Overslag (Bilag 1, 2 og 3) vilde Forskellen mellem Bekostningen ved dette Broanlæg (10,580,000 Kr.) og det vestlige (9,580,000 Kr.) med Læmolen (700,000 Kr.) blive forholdsvis ringe, nemlig ca. 300,000 Kr.

Saa vel den vestlige som den østlige Bro ere projekterede med Piller for Dobbeltspor og med dobbeltsporet Svingbro, medens Overbygningen i øvrigt kun er beregnet for Enkeltspor, idet man ved Projekteringen har været ledet af følgende Betragtning:

Allerede af Stabilitetshensyn vil det være nødvendigt at give Pillerne en saa betydelig Størrelse og Vægt, at man uden væsentligt Tillæg til Bekostningen straks kan udføre dem for Dobbeltspor, medens Undladelsen heraf paa den anden Side vilde bevirke, at man i Fremtiden — hvis Anlæg af to Spor skulde blive nødvendigt — maatte bygge en helt ny Bro ved Siden af den første, hvilket ikke blot vilde medføre en meget betydelig Anlægsudgift, men tillige frembyde en for Skibsfarten særdeles uheldig og for Broen farlig Ordning, idet Sejladsen da skulde tvinges igennem to Svingbroer i forholdsvis ringe indbyrdes Afstand. Naar Pillerne

og Svingbroen derimod straks indrettes for Dobbeltspor, kan man naa som helst anbringe en ny enkeltsporet Overbygning ved Siden af den oprindelige uden videre Forberedelser eller særlige Udgifter ud over selve Overbygningens Pris.

Ved begge de omtalte Broprojekter ere Ulemperne for Skibsfarten dog kun delvis afhjulpne, idet Sejladsen nødvendigvis maa standses i den Tid, Svingbroen er lukket, medens Togene blive førte over Broen. Man har derfor endvidere undersøgt Muligheden for ogsaa i denne Henseende at skaffe Skibsfarten de bedste Vilkaar, idet man har udarbejdet et Projekt (se vedhæftede Bilag E. og Plan 11) til en Bro, hvis midterste Del ligger saa højt over Vandspejlet, at Skibene kunne passere frit under Broen, medens Brobanen falder mod begge Ender for at opnaa Tilslutning til Dæmningerne i Land. Bekostningen ved denne Bro bliver imidlertid meget stor, nemlig 25,500,000 Kr. (se vedhæftede Bilag 5), hvilket for en Del skyldes den Omstændighed, at konstruktive Hensyn — som Følge af Forøgelsen af Pillerens Højde og Brospandens Længde — ville nødvendiggøre, at Broens Overbygning straks bygges delvis for Dobbeltspor, medens man ved de tidligere omtalte to Broer indtil videre vil kunne nøjes med enkeltsporet Overbygning. Det skal dernæst anføres, at det for at faa den fornødne frie Højde under Broen har været nødvendigt at give den nordlige Rampe en saa ugunstig Stigning som 1:100; vilde man gøre denne Stigning fladere, maatte man kassere og ombygge den nuværende Masnedundsbro. Det bemærkes, at Sydbanens Maksimumsstigning er 1:150.

Endelig har man i Henhold til Loven udarbejdet Projekt til Anlæg af en Tunnel (se vedhæftede Bilag D. og Plan 10), for hvilken der gentagne Gange i de senere Aar har vist sig Interesse gennem fremkomne Projekter og Andragender fra Skibsfarten, som ved et saadant Anlæg vilde undgaa enhver Ulempe, idet Forholdene for Sejladsen lades aldeles uforandrede. Ifølge Overslaget (vedhæftede Bilag 4) vil Anlægsudgiften imidlertid alene for en enkeltsporet Tunnel blive særdeles stor, nemlig ca. 16,100,000 Kr., og da man af Hensyn til mulige Uheld vistnok straks bør gøre Tunnelen dobbeltsporet, vilde Bekostningen stige til henved det dobbelte af denne Sum. Ramperne ere projekterede med Stigning 1:125; en fladere Stigning vilde medføre endnu højere Anlægsudgifter for Tunnelen end anført.