

økonomiske og i driftsmæssig Henseende fuldt forsvarlige Ordning at forsyne den bestaaende Bane med et nyt 2. Spor.

Til § 1 b., jfr. § 2.

I Rigsdagssamlingen 1909—10 blev der i Folketinget af Ministeren for offentlige Arbejder fremsat Forslag til en Lov, gaaende ud paa at bemyndige Regeringen til at anvende et Beløb af i alt 8 250 000 Kr. til Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster. Det nævnte Lovforslag blev henvist til et Udvalg, som under 2. April 1910 afgav Betænkning (Rigsdagstidende for 1909—10, Tillæg B. Sp. 1585—1606).

Ved en den 8. s. M. i Folketinget foretagen Afstemning blev Forslaget imidlertid forkastet.

De Omstændigheder, der var fremførte i det ovennævnte Lovforslag til Begrundelse for Anlægget af en fast Jernbanebro mellem Sjælland og Falster, gør sig fremdeles gældende.

Ligesom man altsaa til Begrundelse af det herværende Forslag i det hele kan henholde sig til Bemærkningerne til det i Rigsdagssamlingen 1909—10 fremsatte Lovforslag, jfr. Rigsdagstidende for 1909—10, Tillæg A. Sp. 3347—60, er de af Statsbanerne udarbejdede, til Grund for det nuværende Forslag liggende Planer, i alt 4 Stykker, der vil blive tilstillede Rigsdagen, ligeledes i det væsentlige i Overensstemmelse med dem, der laa til Grund for Forslaget af 1909—10, saaledes at Broen tænkes anbragt øst for Masnedø og Orehoved Havne, idet man dog skal tilføje følgende:

Overgangen over Strømløbet er tænkt udført i tre Dele, nemlig den egentlige Bro og to Dæmninger, som paa lavere Vand fører ind til Kystlinierne, hvor de gennem kortere, nye Banestrækninger slutter sig til de bestaaende Anlæg. Broforbindelsens Længde fra Kystlinie til Kystlinie er ca. 3 680 m; heraf udgør selve Broen ca. 2 470 m, medens Dæmningernes Længde er 930 m og 280 m, henholdsvis paa Falstersiden og paa Masnedøsidens. Længden af de nye Banestrækninger i Land er tilsammen ca. 3 600 m, saaledes at hele Forbindelsens Længde mellem de bestaaende Anlæg bliver ca. 7 280 m.

Banelinien paa Masnedø imellem Tilslutningspunktet for den nye Banestrækning og Masnedø Station er som ved Forslaget af 1909—10 forudsat nedlagt. Der-

imod er Orehoved Station og den derfra udgaaende Banelinie forudsat bibeholdt til Brug for den lokale Trafik, idet man under Hensyn til den omkring Stationen opstaaede Bebyggelse ikke mener at kunne nedlægge denne Station. Hvor den nye Banestrækning paa Falster slutter til den eksisterende Banelinie, forudsættes anlagt en Tilslutningsstation; samtidig forudsættes det ca. 1,2 km nordligere beliggende Billetsalgssted ved Nyskole nedlagt.

Selve Broen er forudsat bygget i det væsentlige som den i det i 1909—10 forelagte Lovforslag omhandlede Bro, idet der dog er foretaget enkelte Reduktioner og Ændringer. Saaledes er Broens Længde forkortet med ca. 100 m, Taarnene paa Endepillerne er udeladte, og Svingbroen er tænkt erstattet med en Løftebro. Broen er — ligesom den tidligere foreslaaede — projekteret med Piller for Dobbeltspor, medens Overbygningen i øvrigt kun er beregnet for Enkeltspor.

Løftebroen har en enkelt Aabning af 75 m Vidde imellem Friholderværkerne og en fri Højde af 33 m under Broen, naar denne er løftet til Vejrs. Saadanne Løftebroer, der i de senere Aar har fundet udstrakt Anvendelse i Amerika, frembyder for Skibsfarten Fordelene ved en enkelt, bred Aabning i Stedet for to smallere ved en Svingbro; Sejladsen igennem Broaabningen lettes ogsaa derved, at Skibene kun skal passere Broens egen Bredde i Stedet for, som ved Svingbroer, at passere langs med de lange Brofløje i udsvinget Tilstand; Bekostningen ved Udførelsen af Løftebroen er omtrent den samme som Bekostningen ved Svingbroen, og Betjeningen af de to Brotyper kræver omtrent den samme Tid.

Medens den i 1909—10 foreslaaede Bro var beregnet for den Belastning — bestaaende af 2 svære Lokomotiver efterfulgt af en Række tunge Godsvogne —, som paa det daværende Tidspunkt almindeligt benyttedes ved Beregning af Statsbanernes Broer, har man nu regnet med et væsentligt sværere Belastningstog, nemlig det samme, som anvendes af de preussisk-hessiske Statsbaner, idet man maa anse det for rigtigt at anvende samme Belastningstog som det af sidstnævnte Baneer benyttede, da de danske Statsbaners Hovedlinier befares af Lokomotiver og Vogne af ikke mindre Vægt end de tyske.

Den samlede Udgift ved Broanlægget, indbefattet Tilslutningslinierne i Land samt de af Skibsfartens Repræsentanter ønskede