

Underbilag til Bilag 2.

Undersøgelser og Projekteringer vedrørende Bygning af en Tunnel mellem Masnedø og Falster.

Spørgsmaalet om Anlæg af en Tunnel i Stedet for en Bro mellem Masnedø og Falster er nøje undersøgt i Forbindelse med de øvrige Undersøgelser og Forarbejder vedrørende Tilvejebringelse af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, som er udførte af Statsbanerne i 1909 i Henhold til Loven af 14. Maj 1909, hvorved der bevilgedes 100,000 Kr. til disse Arbejder. Beretningen om Undersøgelserne findes trykt som Bilag A. til det i Rigsdagssamlingen 1909—10 af Ministeren for offentlige Arbejder fremsatte Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster — jfr. Rigsdagstidende 1909—10, Tillæg A. Spalte 3345—3420. Samtidig med Forundersøgelserne og med disse som Grundlag blev der udarbejdet en Række Projekter saavel til Bro- som til Tunnelforbindelser; hvilke er nærmere behandlere i de som Bilag til Lovforslaget vedhæftede Beskrivelser med tilhørende Overslag, heriblandt Beskrivelse af en Tunnelforbindelse mellem Masnedø og Falster — Bilag D. —, og Overslag til denne Tunnelforbindelse — Bilag 4. Man vedlægger en Genpart af den i Beskrivelsen omtalte Plan 1, hvorpaa Tunnellinien er vist, samt af den ligeledes omtalte Plan 10, visende Længdeprofil m. v. af Tunnelen.

Som det fremgaar af Beskrivelsen, er Tunnelen projekteret enkeltsporet og med en største Stigning af 1 : 125. Den er paa Strækningen under Søen tænkt udført som et Pladejernsrør, omgivet med en Betonkappe og udført indvendig med et 20 cm tykt Lag af Jernbeton. Den samlede Udgift er anslaaet til 16,100,000 Kr., hvortil eventuelt kommer Udgiften til elektriske Anlæg, for saa vidt Tunnelen skal drives ved Elektricitet. Det maa dog bemærkes, at det neppe kan anses for en Nødvendighed at benytte Elektricitet som Drivkraft, idet der i Udlandet findes adskillige enkeltsporede Tunneler med større Længde end den her omhandlede og med Damp som Drivkraft. Ved Dampdrift sparer man en ret betydelig Udgift til elektriske Anlæg, ligesom den aarlige Driftsudgift bliver væsentlig mindre; ligeledes sparer man ved Dampdrift den Tid, som ved elektrisk Drift vilde medgaa til Standsning af Tøgene for Til- og Frakobling af de elektriske Lokomotiver, og man undgaa Remiseanlæg m. v. ved begge Ender af Tunnelen.

Foruden det foran omtalte, af Statsbanerne udarbejdede Tunnelprojekt foreligger der forskellige af inden- og udenlandske Firmaer fremsatte Projekter, nemlig:

1. Et af Ingeniørerne Saabye og Lerche i 1908 indgivet Projekt. Dette gaar i det væsentlige ud paa at bygge en Tunnel af ca. 31 m lange Rørstykker af Jernbeton, der støbes færdige i Dok og derefter transporteres ud til Byggestedet, hvor de nedsænkes i en i Bunden gravet Rende paa Fundamenter, som i Forvejen er anbragte der ved Hjælp af Dykkere. Tunnelen er forudsat bygget enkeltsporet og med en største Stigning af 1 : 100. Udgiften er i det ledsagende Overslag angivet til 9,200,000 Kr.

I 1914 fremsendte Ingeniørerne Saabye og Lerche atter det samme Tunnelprojekt til Ministeren for offentlige Arbejder, men Byggesummen var da angivet til 13 à 14 Millioner Kr. Vil man sammenligne denne Sum med Overslaget til Statsbanernes Tunnelprojekt, maa det erindres, at sidstnævnte forudsætter en største Stigning af 1 : 125, medens Stigningen efter Saabye og Lerches Projekt er 1 : 100, hvad der maa anses for at være for stejlt, saafremt Tunnelen skal drives med Statsbanernes