

Underbilag.

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

(Hermed 3 Planer og 1 Skrivelse).

Spørgsmaalet om Bygning af en høj Jernbanebro i Stedet for en lav Bro mellem Masnedø og Falster er 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. Sp. 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 høj Jernbanebro mellem Masnedø og Falster, Bilag C., og Overslag til denne Broforbindelse, Bilag 5. Man vedlægger et Generalstabskort, Plan I., hvorpaa med rødt er indtegnet den saakaldte østlige Bro-linie, Linie 2, i hvilken Højbroen var tænkt lagt. Tillige vedlægger man en Genpart af den i Beskrivelsen omtalte Plan II, visende Længdeprofil m. v. af Højbroen.

Som det fremgaar af Beskrivelsen og Profilet, er Broens højeste Del tænkt lagt over Bogø Fyrs hvide Midtfarvandsvinkel, saaledes at der paa dette Sted faas en fri Gennemsejlingshøjde af ca. 33,5 m. Denne Højde blev fastsat af Hensyn til, at vore Kystforsvarsskibe skal kunne passere under Broen, og svarer paa det nærmeste til de Fordringer, som Marineministeriet i sin Tid mente at maatte stille i saa Hensende; Hensynet til den private Skibsfart vil neppe kræve større Højde. Broens højeste Parti er vandret paa et Stykke af 500 m, og herfra falder Broen 1:100 mod Masnedø og 1:150 mod Falster. I Sejlløbet findes 5 Gennemsejlingsaabninger, hver med ca. 90 m fri Bredde. Det maa med Hensyn til Stigningsforholdene straks bemærkes, at det her omhandlede Forslag væsentlig er udarbejdet for at faa et Skøn over Udgifterne ved Bygning af en Højbro, en Løsning, som i 1909—10 traadte stærkt i Baggrunden; de forudsatte Stigningsforhold tør derfor ikke betragtes som et Udtryk for, hvad Statsbanerne i denne Henseende anser for ønskeligt.

Broforbindelsen er over Farvandet og paa de nærmest liggende Strækninger paa Falster og Masnedø projekteret udført som Jernbro med mindre Piller, der foroven bærer Gittertaarne af Jern, og paa de Strækninger inde over Land, hvor Højden over Terrainet er mindre end 10 m, som Jorddæmninger. Bropillerne i Vandet er ligesom ved den i Folketinget foreslaaede lave Bro tænkt funderede i Sænkekasser af Jern, som hensættes paa den planerede faste Grund, efter at de løse Jordlag er fjernede med Uddybningsmaskiner. Bropillerne og Gittertaarnene maa af Hensyn til Stabiliteten og de store Bekostninger ved eventuel senere Udvidelse straks udføres for Dobbeltspor. Broens Overbygning er tænkt udført delvis for Dobbeltspor, delvis for Enkeltspor. Saafremt nemlig hele Overbygningen kun udførtes for Enkeltspor, maatte der træffes særlige Foranstaltninger til Sikring af Overbygningens Stabilitet mod