

til de meget betydelige Merudgifter, der vilde være forbundet med en yderligere Løftning af Broen — saaledes ca. 7 Mill. Kr. for en Forøgelse op til Lille Bælts Broens Højde, 33 m —, har man ment det forsvarligt at henvise de godt 2 pCt. af Skibene til enten at stryge deres Topstænger eller at sejle Syd om Falster. — Broen begynder paa Masnedø ca. 100 m indenfor Strandkanten og slutter ca. 400 m udenfor Falsters Kyst, fra hvilket Punkt Broen ved en Dæmning forbindes med Land. Broens Totallængde vil herefter andrage ca. 3 300 m (ca. 3 Gange Lille Bælts Broens Længde). — De tre Gennemsejlingsfag er lagt omtrent i den Sejlrende, der i Øjeblikket er afmærket ved Bogø Fyrs hvide Lys, og er tænkt udført med Spændvidder paa henholdsvis ca. 130—160—130 m. Den bærende Hovedkonstruktion i Gennemsejlingsfagene er udformet som To-Charnierbuer i Staal. — Paa begge Sider af Gennemsejlingsfagene udføres Broen som en Række mindre Buefag med Spændvidder fra 80 m til 40 m aftagende mod Land samtidig med Brohøjden. Den bærende Hovedkonstruktion for alle disse Rampefag er tænkt udformet som Buer af Jernbeton under Brobanen, der understøttes paa Buerne ved Hjælp af lodrette Søjler. Disse saavel som Brobanen paatænkes udført af Jernbeton. — Samtlige Bropiller er paaregnet udført som massive Betonkonstruktioner, hvis Fundamenter føres et passende Stykke ned i bæredygtig Grund.

Masnedundsbroens Linieføring og Konstruktion. En Højbro over Storstrømmen nødvendiggør, at Jernbanebroen over Masnedund lægges væsentligt højere end den nuværende Bro, og dette i Forbindelse med Ønsket om ogsaa over Sundet kun at have een Bro fælles for Jernbane og Vej*) har medført, at der over Masnedund bygges en ny *Klapbro* beliggende ca. 100 m Vest for den nuværende Jernbanebro. Denne Bro faar en Totallængde af ca. 200 m. Broen faar i Midten et Klapfag med 25 m fri Gennemsejling og paa hver Side af dette to faste Brofag, hvert med ca. 35 m Spændvidde. Den fri Højde under Broen bliver væsentlig større end under den nuværende Bro. Beliggenheden af det omtalte Klapfag bestemmes saaledes, at Besejlingen fra Vest af Masnedund Havn kan oprettholdes i Byggeperioden. Den bærende Hovedkonstruktion for

*) Grunden til, at man ikke foreslaar den nuværende Jernbanebro over Masnedund bevaret og en ny Vejbro bygget over Sundet andetsteds, er blandt andet den, at Drift og Betjening af een fælles Klapbro vil blive ca. 25 000 Kr. billigere pr. Aar end Drift af 2 bevægelige Broer, og denne Besparelse forrenter et Beløb, der i alt væsentligt svarer til Merudgiften ved Bygning af en ny Fællesbro i Forhold til en ny Vejbro.