

kendetegne Gennemsejlingsaaeningen. Broen forsynes endelig med et fuldstændigt elektrisk Signal- og Sikringssystem for Jernbanetrafikken, og samtlige Mekanismer forbindes og aflaaes indbyrdes saaledes, at alle Manipulationer kun kunne foretages i den rigtige Rækkefølge, og saaledes at Togsignalerne kun, naar Broen er i lukket og aflaaet Stilling, kunne fjernes fra „Stop“ Stillingen.

Alle de øvrige Brospand have hver to Hoveddragere med 5 Meters indbyrdes Afstand og ere konstruerede som Gitterbuer med vandret Trækbaand forneden til Ophevelse af Horizontaltrykket. Den teoretiske Spændvidde af Brospandet over Orehovedløbet er 119,7 Meter og Dragerhøjden paa Midten ca. 18 Meter, ved Enderne ca. 8 Meter. For de normale Brospand ere de tilsvarende Dimensioner henholdsvis 81 Meter, ca. 12,5 og ca. 6,25 Meter. Gitterstængerne bestaa af Vertikaler og Diagonaler, som inddele Brospandet over Orehovedløbet i 19 Fag à 6,3 Meter, og de øvrige i 15 Fag à 5,4 Meter. I det midterste Fag af hver Brodrager findes krydsende Diagonaler, medens hvert af de øvrige Fag kun har en enkelt Diagonal, som falder mod Bro midten. Trækbaandet bæres af Hængestænger, en for hver Vertikal i Gitterbuen. Dragerne ere afstivede mod hinanden, dels ved to Vindgittere, et krumt foroven og et vandret forneden mellem Trækbaandene, dels ved lodrette Tværafstivninger mellem hvert Vertikalpar i Gitterbuen. Tværdragerne ere befæstede til Hængestængerne umiddelbart over Trækbaandet; baade de og Skinnedragerne ere konstruerede som Pladejernsdragere med samme Højde som i Svingbroen og forbundne paa lignende Maade.

Brodækket bæres overalt af Skinnedragere, hvortil der fastboltes Tværsveller af Heltømmer. Paa Svellerne anbringes Skinner og Kontraskinner med

Underlagsplader; mellem Skinnerne lægges Riffelplader og udenfor dem Plankedæk.

Dæmningerne anlægges med 9,5 Meters Planumsbredde, der ved Landpillerne udvides til 11 Meter som vist paa Plan 4. De ville da være tilstrækkelig brede til Optagelse af et senere 2det Spor. Skraaingerne, hvis Anlæg over Vandet er 1:3, beklædes med Stenglacis op til 2 Meter over daglig Vande. Ved Foden af Glaciset nedrammes en Spundsvæg, og Dæmningerne beskyttes yderligere af en Stenkastning. I Land udføres Banens Underbygning ligeledes for Dobbeltspor, medens Overbygningen baade her og paa Dæmningerne kun anbringes for Enkeltspor. Orehoved Havn berøres saa godt som ikke af de nye Anlæg, og Orehoved Station vil fremdeles kunne benyttes næsten uforandret for Lokaltrafikkens Vedkommende, idet den gennemgaaende Trafik ledes langs Vestsiden af Stationen, som i den Anledning maa udvides noget i Bredden.

Ifølge det som Bilag 1 vedhæftede Overslag maa Udførelsen af den projekterede Broforbindelse paaregnes at ville medføre en Udgift af 9,580,000 Kr., hvortil endvidere vil komme et forholdsvist ubetydeligt Beløb til Grunderhvervelsen. Udgifterne herved forudsættes afholdte af de ved Finanslovene under § 27 II. B. a. og B. b. givne Bevillinger henholdsvis til „Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg“ og til „Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg“.

Ekspropriationen af de til Anlægget fornødne ubetydelige Arealer foreslaas foretaget efter Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845.

De sædvanlige Begunstigelser, som indeholdes i de nyere Love om Statsbaneanlæg, er ligeledes foreslaaet indrømmet overfor nærværende Anlæg.