

over Sundet andetsteds, er blandt andet den, at man ikke finder det forsvarligt at føre 2 Broer, hvis indbyrdes Afstand ikke vil kunne blive ret stor, over samme Sund, samt at Drift og Betjening af en fælles Klappbro vil blive ca. 25 000 Kr. billigere pr. Aar end Drift af 2 bevægelige Broer, og denne Besparelse forrenter et Beløb, der ialt væsentligt svarer til Merudgiften ved Bygning af en ny Fællesbro i Forhold til en ny Vejbro.

Masnedesundbroen.

Denne Bro faar en Totallængde af ca. 200 m. Broen gives i Midten et Klappag med 25 m fri Gennemsejling og faar 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 Klappag bestemmes saaledes, at Besejlingen fra Vest af Masnedesund Havn kan opretholdes i Byggeperioden. Den bærende Hovedkonstruktion for hele den nye Bro er paaregnet udført i Staal. De fire Strømpiller tænkes udført af Beton, i passende Udstrækning udstyret med en Forhudning af Granit, medens de to Landpiller funderes paa Pæleværker indenfor en Spunsvægingdfatning af Staal eller Jernbeton.

Storstrømsbroen.

Denne tænkes udført som en Højbro med tre store Gennemsejlingsaabninger og en fri Gennemsejlingshøjde af mindst 26 m paa en Bredde af ca. 120 m i den midterste Aabning og af ca. 25,5 m paa en Bredde af ca. 90 m i hver af de to Sideaabninger. Denne Højde er fastsat paa Grundlag af en af Statsbanerne gennem 12 Maaneder foretaget Tælling og Maaling af samtlige Skibe, der har passeret Storstrømmen, idet Maalingerne har vist, at ca. 98 pCt. af de i eet Aar forbisejlede ca. 15 000 Skibe vil kunne sejle under en Bro med 26 m fri Højde. Under Hensyn til de meget betydelige Merudgifter, der vilde være forbundne med en yderligere Løftning af Broen — saaledes ca. 7 Mill. Kr. for en Forøgelse op til Lillebæltsbroens 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. 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. Buernes Vederlag vil ligge væsentlig lavere end Brobanen, men paa den midterste Del af Faget vil Buen løfte sig højt op over Brobanen og paa tydelig Maade angive Gennemsejlingsstedet.

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 paataenkes udført af Jernbeton.

Samtlige Bro-piller er paaregnet udført som massive Betonkonstruktioner, hvis Fundamenter føres et passende Stykke ned i bæredygtig Grund. Pillerne forsynes i fornødent Omfang med Forhudning af Granit.

Bilag 2 viser Storstrømsbroen med de 3 Gennemsejlingsfag af Staal og nogle tilsluttende Buefag af Jernbeton. Bilag 3 viser et Tværsnit af Broen over en af Jernbetonbuerne.

Statsbanerne forbeholder sig dog ved den nærmere Bearbejdelse af Projekterne at ændre Konstruktionerne, idet dog de for Sejladsen og Vejtrafikken betydende Hovedmaal fastholdes.

Statsbanerne har forhandlet om Forslaget med Søfartsraadet, fra hvilket der foreligger den som Bilag 4 aftrykte Skrivelse af 28. September 1931. Man har endvidere Marineministeriets Tiltrædelse af den foreslaaede Gennemsejlingshøjde.

Overdrag.

Udgifterne ved Gennemførelse af samtlige Anlæg, herunder Arealerhvervelse, er — bortset fra de i § 3 omhandlede Vejforbindelser paa Sjælland, Masnedø og Falster, hvortil Udgifterne bæres af Præstø og Maribo Amtskommuner, — anslaaet til ca. 33,6 Mill. Kr. (Priser August 1931), jfr. vedhæftede Bilag 5. Hertil kommer Udgifterne til eventuel Forrentning af Anlægskapitalen i Byggetiden. Forrentningen af den Statsbanerne paahvilende Del af Anlægssummen er dog, som senere anført, paaregnet afholdt af disses Driftsbudget, og Hensyn hertil er taget ved Fastsættelsen af Statsbanernes Andel i Byggeudgifterne.