

og Falster-Banen, ikke kan føres fra Masnedø til Falster uden Anvendelse af særlig Trækraft. Forholdet illustreres gennem nedenstaaende Tabel IV, hvor der for Statsbanernes sværeste Maskine (Litra R) samt for to af Statsbanernes Godstogsmaskiner (Litra D og G) er angivet det største Antal Vognladninger, som en enkelt Maskine for et almindeligt Godstog kan trække over Strækningen med forskellige Stigninger. Som det fremgaar af Tabellen, vil en Højbro med Stigning 1:100 nedsætte Længden af de Godstog, som kan trækkes af en enkelt Maskine, med 20—25 pCt. i Forhold til en Strækning med Stigning 1:200. Der er foran kun tænkt paa Godstogene. For II- og Eksprestogenes Vedkommende behøver Toglængden ikke at nedsættes, saafremt Højbroen bygges, men Kørselen over denne vil tage lidt længere Tid end over den lave Bro. For Statsbanernes Højbro bliver Køretiden saaledes for Berliner-Ekspressen 9 og 14 Minutter, henholdsvis for Retningen Falster—Masnedø og Masnedø—Falster; for den lave Bro er de tilsvarende Tider 7 og 8 Minutter.

Under Hensyn til det om Godstogene anførte maa man holde for, at en Højbro med Stigning 1:100 er lidet tilfredsstillende og ikke bør bringes til Udførelse, men at man i hvert Fald bør benytte en største Stigning af 1:125. Saafremt Broen lægges i den østlige Linie (Linie 2), bør man da som tidligere anført foretage en Flytning af Fyrlinien.

Tabel IV. Det Antal Vognladninger, Lokomotiverne kan fremføre.

| Stigning. | | Antal Vognladninger, som i almindelige Godstog kan trækkes af en Maskine Litra | | |
|-----------|--|--|----|----|
| | | R. | D. | G. |
| 1:100 | Statsbanernes Højbro, Christiani & Nielsens Højbro, Forslag 1 og 6..... | 55 | 45 | 31 |
| 1:125 | Christiani & Nielsens Højbro, Forslag 2, 7, 3 og 8..... | 60 | 52 | 34 |
| 1:150 | Den nuværende Falster-Bane, Christiani & Nielsens Højbro, Forslag 4, 5 og 9. | 65 | 57 | 37 |
| 1:200 | Sydbanen over Ringsted—Næstved. En fremtidig Linie, Orehoved—Rødby Havn. Den lave Bro..... | 70 | 60 | 39 |

Endnu bedre i trafikmæssig Henseende vilde det dog være, om Stigningen kunde bringes ned til 1:150. Denne Stigning kan opnaas ved at lægge Broen i Christiani & Nielsens nye østlige Linie 4. Da Bundforholdene i denne imidlertid ikke kendes, tør Statsbanerne ikke uden nærmere Undersøgelse udtale sig til Gunst for at lægge Broen her; det skal dog allerede her bemærkes, at en Bro i Linie 4 — Christiani & Nielsens Forslag 4 — er det dyreste af alle foreliggende Projekter.

Det bør da — forinden endelig Bestemmelse om Broanlægget tages — overvejes, om ikke den frie Gennemsejlingshøjde, som har været forudsat 33 à 33,5 m, kunde gøres noget mindre, idet man i saa Fald, selv i den østre Linie (Linie 2), vil kunne opnaa gunstige Stigningsforhold. Bestemmende for den frie Højde er Mastehøjden af de Skibe, som kan ventes at ville passere Broen. I Maanederne Juni—August 1909 er der foretaget en Optælling af det Antal Skibe af forskellig Art, som i de 3 nævnte Maaneder har passeret Storstrømmen. Resultatet af Optællingen fremgaar af nedenstaaende Tabel V., hvor tillige de omtrentlige Mastehøjder for de forskellige Klasser af Skibe er anførte. Af Tabellen ses, at saafremt man indskrænker den frie Højde til ca. 26 m, vil kun nogle enkelte Dampere samt en Del 3-mastede Skonnerter ikke kunne passere Broen; deres Antal tør dog antages at udgøre mindre end 5 pCt. af det samlede Antal. Med en Højde af ca. 26 m i Forbindelse med en lille Flytning af Fyrlinien kan man i den østlige Brolinie opnaa en største Stigning af 1:150. Bekostningen ved et saadant Broanlæg med 26 m fri Højde er ikke nærmere undersøgt. Derimod har Statsbanerne og senere Firmaet Christiani & Nielsen undersøgt Bekostningen ved Bygning af en Bro af Jernbeton i den østlige Brolinie med 25 m fri Højde og med Stigninger 1:150 og har begge beregnet Udgiften til et