

Tabel V. Antallet af Skibe, som i Juni—August 1909 har passeret Storstrømmen.

Skibenes Art.	Antal.	pCt. af dem samlet.	Omtrentlig Mastehøjde.
Dampere.....	531	13,4 pCt.	18,5—27,5 m
3-mastede Skonnerter.....	50	1,3 —	24,5—30,5 -
Andre Skonnerter.....	693	17,6 —	henimod 24,5 -
Galeaser.....	1,037	26,2 —	— 18,5 -
Jagter, Kvaser.....	1,547	39,1 —	ca. 15,0 -
Lægtare.....	94	2,4 —	- 9,0 -
Samlet Antal...	3,952	100 pCt.	

saadant Broanlæg til ca. 14 Mill. Kr. Det kan derfor siges, at en Indskrænkning af den frie Højde til 26 m er langt den billigste Maade at faa en Stigning af 1:150 paa. Det skal i denne Forbindelse anføres, at den faste Bro over Manchester-Kanalen, hvorigennem alle søgaaende Skibe til og fra Manchester passerer, kun har en fri Gennemsejlingshøjde af 22,7 m. 26 m skulde derfor synes at være tilstrækkeligt for en Bro over Storstrømmen. Den i Statsbanernes Projekt til en Højbro forudsatte frie Højde af 33,5 m er som foran anført bestemt under Hensyn til, at vore Kystforsvarsskibe skal kunne sejle under Broen, og svarer paa det nærmeste til de Forordninger, Marineministeriet i sin Tid mente at maatte stille i denne Henseende. For nylig har Sagen imidlertid været optaget til fornyet Overvejelse i dette Ministerium med det Resultat, at der for Flaadens Skibes Vedkommende menes intet at være til Hinder for at nedsætte Passagehøjden til 26 m, jfr. vedlagte Genpart af Skrivelse af 28. November 1917 fra Marineministeriet.

Kan den omtalte Nedsættelse af Broens frie Højde ikke tillades af Hensyn til den almindelige Skibsfart, vil det dog være muligt at opnaa en Stigning af 1:150, nemlig ved at føre Broen videre over Masnedsund, saaledes som forudsat i Christiani & Nielsens Forslag 5 og 9, hvor Broen er tænkt lagt i den vestlige Linie (Linie 1). Ved denne Ordning maatte, som nævnt, Masnedsund St. nedlægges som Station paa Sydbanen, men man opnaar den Fordel at faa en ny Bro over Masnedsund, hvilken sidste det alligevel vil blive nødvendigt at bygge, saa snart der skal føres Dobbeltspor fra Sjælland til Falster. Denne Løsning bør derfor undersøges nærmere, saafremt man ikke ved at nedsætte den frie Højde til 25 m kan faa en Stigning af 1:150 i den østlige Linie (Linie 2).

Et Moment, som ogsaa i baneteknisk Henseende spiller en Rolle ved Valget mellem en Højbro og en lav Bro, er det forøgede Kulforbrug, som kræves for at trække Togene over den høje Bro. Efter derom anstillet Undersøgelse er Merudgiften hertil med den i Juli 1914 gældende Køreplan og med de daværende Kulpriser ca. 16,000 Kr. om Aarét eller kapitaliseret efter 4 pCt. Rente 400,000 Kr.

Til Fordel for den høje Bro maa det anføres, at denne i driftsmæssig Henseende vil frembyde noget større Sikkerhed for Togenes uhindrede Gennemførelse end den lave Bro, for det første fordi man undgaar de bevægelige Brofag, ved hvilket man ikke kan se bort fra, at Maskinskade vil kunne forekomme, og for det andet fordi den høje Bro ikke i samme Grad som den lave er udsat for at lide Overlast ved Paasejling.

ad 3. Anlægsudgifterne for Statsbanernes lave Bro samt for de vigtigste Højbroprojekter, som der i Henhold til det foran anførte efter Statsbanernes Mening kan være Tale om at vælge imellem, er sammenstillede i hosstaaende Tabel VI.

ad 4. I ovenstaaende Tabel VII er foretaget en Sammenligning mellem disse Udgifter for en lav og en høj Bro saavel under Forudsætning af, at Broen bygges af Jern som af Jernbeton. De anførte Tal er dog rent skønsmæssige, men det ses, at Højbro ogsaa i denne Henseende bliver den dyreste; det maa dog herved bemærkes, at Udgift til Bugsering af Skibene gennem Broen ikke er medregnet, idet man, saa længe Taksterne for Bugsering ikke er fastslaaede, ikke kan have noget Skøn over denne Udgift.