

Smerterne ved at gennemføre den faste Forbindelse ved Masnedø-Overfarten allerede i en nær Fremtid, idet denne faste Forbindelse jo er et Led i en eventuel Femern-Route. Hvis vi bygger denne Bro i en nær Fremtid, vil vi efter min Formening derved gennemføre ikke blot et godt økonomisk Foretagende, men vi vil derved tillige, om jeg saa maa sige, tage Brodden af den store Bevilling, der utvivlsomt før eller senere vil melde sig til Gennemførelse af den store Linie over Femern.

Det ærede Medlem fra Horsens Landkreds (P. Th. Nielsen) mente, at Trafikken over Masnedø ikke var tiltaget saa stærkt, at man havde Lov til at bygge noget særligt derpaa i Retning af, at en fast Forbindelse vilde kunne blive særlig rentabel. Men jeg tror, at det ærede Medlem saa noget fejl paa dette Forhold, idet han kun regnede med Transitindkomsten, saa vidt jeg forstod ham. Men gør han det, vil han komme urigtigt fra sine Beregninger og gøre sig skyldig i det samme Forhold, han bebrejdede Statsbanerne, naar han bebrejder dem, at de havde regnet den økonomiske Fordel ved en fast Forbindelse for høj. Sagen er nemlig den, at man skal ikke alene regne med Transitindtægten, men ogsaa med den Fordel, som Udlændinge, som rejser ind i Landet, indbringer vore Statsbaner derved, at de indenfor Landets Grænser rejser fra een Landsdel til en anden for at se vort Lands Skønheder eller etablere Forretningsforbindelser eller udføre, hvad Forretninger de kan have i Landet. Disse Forhold maa vi selvfølgelig ogsaa have for Øje, og det siger sig selv, at den lette og nære internationale Forbindelse i høj Grad vil fremme Udlandets Besøg hos os og tillige udvikle de Forretningsforbindelser, Udlandet maatte have her i Landet, til Fordel for Handel og Omsætning i vort Land. Jeg erkender, at det er Forhold, som er vanskelige at opgøre i Tal. Det er man ude af Stand til, men man maa heller ikke lukke Øjnene for dem.

Med Hensyn til Trafikken staar vi jo heller ikke isoleret, saaledes at det kan være os ligegyldigt, hvordan de andre Lande betragter vore Forhold. Der føres stadig Forhandlinger med Udlandet angaaende de Berøringspunkter, de forskellige Statsbaneledelser har med hinanden, idet man søger at naa den fordelagtigst mulige Ordning af saavel Person- som Godstrafikken ud over Landenes Grænser. Den Gang Færgeforbindelsen Gedser-Warnemünde blev eta-

bleret, er der vel nok truffet visse Aftaler med Hensyn til den faste Forbindelse ved Masnedø. I alt Fald har der gentagne Gange fra den mecklenburgske Regerings Side foreligget for den danske Regering Spørgsmaal om, hvad det blev til med den faste Forbindelse ved Masnedø, som var en Forudsætning, den Gang man indgik Overenskomsten med de danske Statsbaner om Gedser-Warnemünde-Forbindelsen. Jeg ved ikke, hvilket Grundlag den mecklenburgske Regering har til at henvise til denne Overenskomst. Det er mig kun bekendt, at der gentagne Gange er henvist dertil, og noget maa der vel sagtens ligge til Grund. Jeg har ønsket at nævne dette Forhold, fordi den nære internationale Forbindelse Landene imellem jo ogsaa er et Hensyn, man ikke kan se bort fra ved Behandlingen af den Slags Spørgsmaal.

Endnu vil jeg gerne sige et Par Ord om Spørgsmaalet Bro eller Tunnel. Det forekommer nemlig mig, at der ikke ret vel kan være Tale om at bygge en Tunnel paa det nævnte Sted og det navnlig af den Grund, at jeg tror, at Gennemførelsen af et Tunnelanlæg dels vil blive alt for bekosteligt, dels i visse Henseender upraktisk. Efter de Oplysninger, som foreligger fra Statsbanernes Side, vil en enkeltsporet Tunnel, som bliver lavet saaledes, at man graver en Rende tværs over Sundet og deri nedsænker et Staalrør, der beklædes indvendig og udvendig med Beton, komme til at koste 16 Mill. Kr.; men saa følger Statsbanerne den Bemærkning til, at et saadant Anlæg er saa lidt prøvet, at de ikke tør borge for disse Tal. Omkostningerne kan godt blive meget større. Men et Anlæg med en enkeltsporet Tunnel lader sig ikke drive ved Damp, det er ganske umuligt. Saa skal der elektrisk Drift til, og saa er man nødt til at anskaffe elektriske Maskiner, som skal spændes for Toget ved den ene Side og spændes fra ved den anden, hvilket giver ret betydelige Togforsinkelser. Men dertil kommer, at hvis der i en saadan Rørtunnel, som vil faa en meget betydelig Stigning fra Midten af Sundet op mod Land, hvor den skal have fast Forbindelse med den plane Jernbanelinie, skulde ske et eller andet Uheld, vil der ikke være Plads til at udrette noget som helst, og de Forsinkelser, som kan blive Følgen af et saadant Forhold, er ganske uoverskuelige. Hvis desuden Udviklingen skulde føre med sig, at det blev nødvendigt at have Dobbeltspor paa denne Linie — og det er ikke