

kan blive smaa Ulykker, og Ulykkerne kan ramme baade Skibene og Folkene i dem og Broen og dem, som passerer over Broen.

Naar man nu tager alle disse Forhold ved Broens Bygning i Betragtning og tager i Betragtning den store Gene, den vil være for Skibsarten ved at vanskeliggøre, ja, mange Gange forhindre Sejladsen — det er meget rigtigt, hvad der blev sagt, at Højbroen skal være 33 Meter høj, men mange Skibe, som passerer gennem Farvandet, har endnu højere Master; og ifølge Underretning fra vedkommende Institutioner varierer Masternes Højde for en For- og Agter-Skonnert og en Brig mellem 30 og 40 m — og naar man saa dog fra alle Sider er enig i, at der bør være en fast Forbindelse mellem Sjælland og Falster, saa synes jeg, det vilde være heldigst at bygge en Tunnel. En Tunnel har den Fordel, at den vil lade Storstrømmen fuldkommen fri til Besejling for Skibsarten i Fremtiden, saaledes som den har været det i Fortiden, og en Tunnel vil til enhver Tid, i Storm og i Stille, under Snestorm og i Solskin, afgive en fuldkommen betryggende Forbindelse mellem Sjælland og Falster. Ser man saa hen til den Nytte, Søarten har været til for vort Land i de senere Aar — og det gælder baade den oversøiske og den indenlandske, baade Dampskibs- og Sejlskibsfarten —, saa synes jeg, at man skal betænke sig meget paa at lægge en saa stor Hindring paa dens Vej, som en saadan Bro til enhver Tid vil være. En enkelt Tunnel vil formentlig være fuldkommen tilstrækkelig for Trafikken i en overskuelig Fremtid, og skulde Trafikken vokse saa stærkt, at den enkelte Tunnel skulde vise sig at være utilstrækkelig, saa har man altid den udmærkede Udvej at bygge en Tunnel til. Og Omkostningerne ved Vedligeholdelsen og Driften af en saadan Tunnel skulde jo ogsaa kun blive smaa, naar Tunnelen er godt konstrueret og Arbejdet er godt udført. Endvidere maa man kunne køre igennem den uden at skulle skifte Drivkraft, det er der i hvert Fald al Sandsynlighed for, at man kan gøre, naar man ser hen til, at man i Udlandet kører gennem langt længere Tunneler uden at behøve at skifte Drivkraft. Hvad Omkostningerne ved Etableringen af en saadan Tunnel angaar med saa bløde Ramper at køre op og ned ad, som Statsbanerne ønsker, da anslag Statsbanerne dem før Krigen til ca. 16 Mill. Kr., og de anslaaes til efter Krigen at ville blive omkring 22 Mill. Kr. Men jeg vil spørge: Er det under Forhold som de nuværende, hvor saa mange og saa

store Fordringer stilles til Borgernes Ydeevne paa saa mange Omraader, saa uundgaaelig nødvendigt nu at tage endelig Beslutning om, hvorvidt der skal bygges en Bro eller en Tunnel? Kunde man ikke tænke sig foreløbig at aflaste det store Tryk, der er paa Statsbanerne og imødekomme den Trang til yderligere Transportmidler, som utvivlsomt eksisterer, ved at bygge et Antal store Godsfærger, der hver kunde tage ca. 50 Godsvogne paa Dækket ad Gangen. Man kunde da anvende de nuværende i og for sig udmærket gode Færger, som nu er overlæsedede, til Persontrafik, til Befordring af Rejsegods, af Posten, af letfordærlige Varer og endvidere til Befordring af Godsvogne i saadan Udstrækning, som de kunde overkomme. Og med Hensyn til saadanne store Godsfærger foreligger der allerede baade Tegning og Overslag, og de har flere Gange været under Diskussion. Det er store Færger paa, saa vidt jeg husker, 350—360—370 Fods Længde, der kan have 5 Spor paa Dækket og i alt have om Bord ca. 50 Godsvogne. Det var foreslaaet, at de skulde drives med Dieselmotorer, som kunde give dem en Fart af ca. 10 Mil, hvilken Fart er anset for tilstrækkelig for Godstransport, men de kunde ogsaa komme til at gaa hurtigere, hvis det ønskedes. Man har anslaaet, at de vilde kunne befordre Godset for ca. 1 Øre pr. t pr. km., medens man vistnok nu regner, at Godstransport med Personfærge og med Bane koster 5—6 Øre pr. t pr. km. Saadanne Godsfærger vilde være i Stand til at aflaste Trafikken baade til og fra Warnemünde i meget betydelig Grad, og derved vil de ogsaa kunne aflaste Statsbanerne og Færgerne rundt om i Landet. For saadanne store Godsfærger vil kunne bringe Godsvogne til hvilken som helst Havn i Landet, hvor der er et Færgeleje, altsaa vil de paa Øerne kunne bringe Godsvognene baade til Gedser, København og Helsingør, til Orehoved og Masnedsund, til Korsør og antagelig senere ogsaa til Kalundborg, paa Fyn til Nyborg og Middelfart, i Jylland til Fredericia og eventuelt senere til Aarhus. Derved vil de aflaste baade Færger og Baner og bringe Godset betydelig billigere frem, end det nu sker. En saadan stor Godsfærge vil til enhver Tid kunne anslaaes at koste det halve af, hvad en af de nuværende store Færger mellem Gedser og Warnemünde da vil koste. Paa denne Maade vil man altsaa kunne aflaste Trafikken paa Statsbanerne for en stor Del og samtidig kunne bringe Godset frem langt billigere og vist i mange Tilfælde endogsaa