

[Bjerring.]

Stigning, som man sikkert ikke den Gang havde drømt om. I Fremsættelsestalen den 16. December 1931 oplyste den højtærede Trafikminister med Hensyn til Trafikken over Storstrømmen, at Antallet af rejsende nu er steget til ca. 420 000 og Tonsantallet til ca. 370 000.

Foruden denne stærke Stigning i Trafikken er der nu ogsaa andre vægtige Grunde, der taler i høj Grad til Gunst for at tilvejebringe en fast Broforbindelse over Storstrømmen. Jeg tænker her paa den stærkt tiltagende Konkurrence, som Dampfærgeforbindelsen Trälleborg—Sassnitz har paaført Ruten Gedser—Warnemünde. Skal det lykkes at holde denne Konkurrence Stangen, er det nødvendigt at skride til Anlægget af en fast Broforbindelse. Der stilles i vorre Dage store Krav fra de rejsende til en bekvem og hurtig Togforbindelse, og dertil er intet at sige, og det vil ikke være i Overensstemmelse med god Forretningssans ikke at tage Hensyn til disse Ønsker og imødegaa den stærke Konkurrence.

Dertil kommer den stærke Forøgelse af Automobiltrafikken, som man paa det Tidspunkt, da Storstrømsbroen første Gang var til Behandling her i Tinget, slet ikke kendte. I Aaret 1930—31 overførtes der saaledes med de tre nu eksisterende Færgeforbindelser mellem Sjælland og Falster ca. 45 000 Motorkøretøjer, og der kan sikkert ikke være nogen Tvivl om, at dette Tal stærkt vil forøges i de kommende Aar. Ikke mindst af Hensyn til den stærkt voksende Automobiltrafik bliver Broen tillige en Færdselsbro i Modsætning til, hvad den vilde være blevet efter de tidligere fremsatte Forslag, der kun tog Sigte paa en Jernbanebro.

Naar man nu skal tage Stilling til et saa stort og vigtigt Spørgsmaal som en Bro af denne Størrelse til et Beløb af ca. 33 Mill. Kr., vil det være formaalstjenligt at gøre sig klart, hvilke Fordele denne Sags Løsning frembyder for Samfundet, der skal udrede de dermed forbundne Omkostninger, og ud fra dette afgøre, om det anvendte Beløb staar i et rimeligt Forhold til de dermed opnaaede Fordele. Jeg vil da straks hævde, at det vil være i Overensstemmelse med gode Forretningsprincipper at skride til Tilvejebringelsen af faste Broforbindelser som Erstatning for de i driftsmæssig Henseende dyrere Færgeforbindelser, og jeg skal nu nærmere gøre Rede for de Fordele, der opnaas ved en fast Broforbindelse for Jernbane- og Automobiltrafikken. For det første en Besparelse i Befordringstid paa mindst 35 Minutter — jeg har mine Oplys-

ninger fra Køreplanen, idet Eksprestøget, der gaar fra København Kl. 10,18, bruger 37 Minutter, nemlig Tiden fra Kl. 12,13 til Kl. 12,50 til Overfarten fra Masnedø til Orehoved. Ved en Broforbindelse vilde det kun tage højst et Par Minutter, idet Broen kan befares med en Hastighed af 70 km i Timen, men jeg vil hævde, at der kan spares endnu mere end de 35 Minutter, idet man undgaar at sagtne Farten over Masnedøbroen og over Masnedø, indtil man kommer til Masnedø Færgenhavn, og ogsaa sparer den Tid, der gaar med at sætte Farten op, naar man atter gaar fra Orehoved. Hertil kommer, at det ofte i Tilfælde af Storm, Højvande eller Lavvande vil tage længere Tid, end Køreplanen forudsætter, at tilendebringe Ombordsætningen og Landtagningen fra Færgen. For det andet bliver der ikke mere Tale om Forsinkelser paa Grund af Taage, stærk Strøm, Is o. s. v. Der er ingen Tvivl om, at mange af de Forsinkelser, der ofte klages over, ikke skyldes Ophold paa Stationerne, Rangering og lignende, men skyldes Forsinkelser fra det i Forhold til Landets Størrelse store Antal Overfarter.

For det tredje bliver Ydeevnen langt større ved en Broforbindelse, da der er meget snævre Grænser for, hvad der kan overføres af rejsende og Vogne med det til Raadighed staaende Færgemateriel og Færgelejer. — For det fjerde er der den store Bekvemmelighed for de rejsende. For ærede Medlemmer af dette høje Ting, der ofte er paa Rejse fra Rigsdagen til Hjemmet og foretager de mange Rejser, som Stillingen som Rigsdagsmand i øvrigt medfører, behøver jeg ikke nærmere at paavise Ubehagelighederne ved om Natten at foretage Omskiftning fra Tog til Færges eller omvendt, særlig ved Vintertid og i daarligt Vejr.

For det femte betyder det ogsaa en stor Besparelse, at man kan komme ind paa en mere rationel Udnyttelse af Banemateriel og Maskinkraft. Det sidste gælder særlig den megen Rangering paa Overfartsstationerne, som undgaas. — For det sjette undgaas den i Tider med stærk Trafik eller med Ishindringer store Sammenstuvning af Godsvogne paa begge Sider af Overfarten. Jeg, der i mange Aar har været ansat paa en stor Overfartsstation, ved af Erfaring, hvilke Hindringer dette har lagt i Vejen for en regelmæssig Trafik, og hvad det har betydet af Ulemper for Erhvervslivet, naar man ikke har kunnet faa Godset ekspederet og frem indenfor en rimelig Frist.

Dertil kommer for det syvende, at der ved Færgeforbindelser stilles store Krav til Stationsanlæg paa begge Sider af Overfarten,