

skibsfart er stærkt trykket, og bygges en saadan Jernbanebro over Storstrømmen, vil den blive vanskeligere stillet end hidtil, særlig i Østersøen; det kan da befrygtes, at vort Naboland Sverige vil overfløje os, i alt Fald ville danske Skibe faa vanskeligere ved at konkurrere med svenske, end de hidtil have haft. Derfor bør man være varsom med at gaa til Anlæg af en saadan Bro, naar det ikke er paa-trængende nødvendigt, og nogen Trang til en saadan er i Øjeblikket ikke til Stede. Færgerne besørge Trafikken planmæssigt, kun sjældent indtræder der Forstyrrelser, saa Lolland og Falster føle ikke i nævneværdig Grad Savnet af en saadan Bro.

Bliver det nødvendigt at etablere fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster, vil en Tunnel være langt at foretrække; derfor bør det endnu nøjere undersøges, hvad det vil koste at bygge en Tunnel; selv om den i Øjeblikket bliver noget dyrere, byder den ogsaa saa mange Fordele, at den i det lange Løb maaske alligevel bliver billigere end en Bro.

Før dette er undersøgt og gennemtænkt, bør Lovgivningsmagten ikke gaa med til Anlæg af en Jernbanebro, som koster mange Millioner Kroner.

Et andet *Mindretal* (Dinesen) underkender ikke Betydningen af, at denne Forbindelseslinie mellem Norden og det sydlige Udland bliver Genstand for en saadan Forbedring, som den foreslaaede Bro over Storstrømmen vil yde, men det kan dog ikke erkende, at Gennemførelsen af dette Spørgsmaal er saa paa-trængende, at det bør løses nu, under Hensyn til de vanskelige finansielle Forhold, hvorunder vi i dette Øjeblik befinde os.

Et tredje *Mindretal* (Jessen) kan ikke erkende, at det foreliggende Forslag frembyder den bedste Løsning af Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Falster, men formener, at selv under de nuværende Forhold ville saavel Trafikken til Udlandet som den indenlandske Trafik være bedst tjente med en Linie Køge—Præstø—

Møen; Mulighederne for en saadan Linie ere neppe helt tilstrækkeligt belyste ved de foretagne Undersøgelser. Da Mindretallet imidlertid ikke i Udvalget har fundet fornøden Støtte for Tanken om denne Linie, stiller det intet Ændringsforslag, men forbeholder sig nærmere at motivere sin Stilling under Forhandlingerne i Salen.

Det største Mindretals Udtalelser kredse, foruden om Møensrouten, om hvilken *Flertallet* tilstrækkeligt har udtalt sig, væsentlig om tre Ting: Tunnelsspørgsmaalet, Færgefartens Tilstrækkelighed og finansielle Forhold.

*Flertallet* skal hertil bemærke:

Hvad angaar Sagens Løsning ved *Anlæg af en Tunnel*, der ogsaa fremdrages af et andet Mindretal, er det bl. a. anført, at Udgiften ved en enkeltsporet Tunnel i Fjor blev af Statsbanerne anslaaet til 25 Mill. Kr., i Aar til 16 Mill. Forklaringen heraf er imidlertid den, at man i Fjor gik ud fra at bygge Tunnelen paa den hidtil almindelige Maade ved at føre den frem i passende Dybde under Farvandets Bund.

Der forelaa ganske vist allerede i Fjor fra en anerkendt dygtig Ingeniør et betydelig billigere Forslag til en Tunnel, samlet af Rør, lagte ned i en i Farvandet gravet Rende, hvorved Tunnelens Overkant ikke kommer dybere end nødvendigt for Farvandets frie Besejling. Statsbanerne vare imidlertid komne til det Resultat, at man ikke kunde lægge dette til Grund. Den foreslaaede Fremgangsmaade var ganske uprøvet og skønnedes ikke gennemførlig. Af det 11,500 Fod brede Løb blev den fulde Vanddybde kun bevaret i en Bredde af 2,500 Fod, hvorfra den til begge Sider steg med 1:100. Dermed vilde Strømprøfilet indsnævres mere end forsvarligt og Tunnelen paa store Strækninger komme saa højt, at den vilde være udsat for Beskadigelser fra Isgang, Paasejling, Ankerfald m. m. For Banen vilde der blive indskudt Stigninger af 1:100. Selv om nu Bygningsmaaden, hvad Statsbanerne stærkt drog i Tvivl, maatte vise sig brugelig, vilde Udgiften, naar de nødvendige Æn-