

**[A. M. Hansen.]**

Trällebrog-Rutens Aabning, fremsattes, som allerede nævnt, det første Lovforslag om en Bro over Storstrømmen. Lovforslaget, hvis Gennemførelse var anslaaet til en Bekostning af henimod en halv Snes Millioner Kroner, gik ud paa, at der skulde bygges en Lavbro med Tilslutning umiddelbart Vest for Masnedø og Orehoved Færgehavn; den tænkte indrettet med en Svingbro med to Gennemsejlingsaabninger, hver paa 44 Meters Bredde. Forslaget naaede kun til et Udvalg, men som allerede anført af den ærede Ordfører for Venstre (Tange) skete der dog i den Rigsdagssamling det, at der ved en Lov af 14. Maj 1909 blev stillet 100 000 Kr. til Raadighed til nærmere Undersøgelse af Bundeforhold m. m. for at faa undersøgt Mulighederne for Gennemførelse af Broen Øst for Færgehavnen, ligesom man ogsaa ønskede Muligheden af Gennemførelsen af en Tunnel undersøgt.

Undersøgelsen førte til, at der i Rigsdagssamlingen 1909—10 fremsattes et nyt Forslag til en Bro, beliggende Øst for Færgehavnen, altsaa nærmest den Linie, som følges i det her foreliggende Lovforslag. Da Tilbudene indkom, viste det sig, at Broen, der var beregnet til at koste mellem 10 og 11 Mill. Kr., vilde koste et Par Millioner Kroner mindre, og det var dette Forslag, der paa et hængende Haar var ved at blive vedtaget i Folketinget, idet Stemmerne stod lige, Forslaget blev forkastet med 49 Stemmer mod 49.

Der er ingen Tvivl om, at der ved dette Lovforslags Gennemførelse vilde være besparet store Beløb i disse Aar, og jeg synes jo ogsaa, at vi har Lov til at være saa ubeskedne at tilføje, at det for de rejsende, der kommer Syd fra, som skulde gæste Norden, Norge, Sverige og Finland, vilde være en Berigelse at lægge Ruten ind over Danmark. Nu nytter det naturligvis ikke at filosofere over alt dette, men man faar jo saa trøste sig med, hvad allerede adskillige af de foregaaende Talere har trøstet sig med, at den i 1909 projekterede Bro nu vilde have været ganske utilfredsstillende med Hensyn til de Krav, vor Tid maa stille til en Samfærdselsbro.

Broprojektet blev lagt til Side, og vi saa det ikke her paa Rigsdagen før i 1916—17. Hvad der har historisk Interesse ved dette Forslag i 1916—17, er dette, at det viser Udviklingen; medens der blev foreslaaet en Lavbro, som ganske vist skulde være en Løftebro, hvorved Gennemsejlingsaabningen kunde blive omtrent dobbelt saa stor som ved Svingbroen, saa var man

nu alligevel i Rigsdagen naaet et Skridt videre i Udviklingen, idet man var ganske klar over, at en Lavbro vilde være utilfredsstillende i dette stærkt befærdede Farvand, og man vilde derfor have en Højbro. Nu vilde man have enten en Højbro med en Gennemsejlingshøjde af 33 m eller en Tunnel. Højbroen sejrede og blev vedtaget i Folketinget i 1917; men i den følgende Samling forkastedes Forslaget i Landstinget, idet man med Verdenskrigen som Grund udskød Spørgsmaalet til senere Afgørelse.

Der er siden da gaaet en 13—14 Aar, og endnu er Spørgsmaalet ikke løst, endnu har Gedser—Warnemünde-Ruten alle de Vanskeligheder at kæmpe med, som Færgetransporten over Storstrømmen foraarsager, Vanskeligheder, der bliver større og større med den stigende Trafik. Og dertil kommer nu den vældige Stigning i Automobiltrafikken, der navnlig i det sidste Femaar har været enorm. Det er oplyst, at der i Aaret 1930—31 førtes 45 000 Motorkøretøjer over Farvandet mellem Falster og Sjælland.

Det er da under Hensyn til denne Udvikling, at det foreliggende Forslag er udarbejdet, og maa man end beklage, at saa mange kostbare Aar er gaaet hen, uden at denne Sag har faaet sin Løsning, er der, som sagt, altid det Lyspunkt heri, at vi med den rivende Udvikling, Teknikken har haft, og med de Erfaringer, som man allerede har gjort under Arbejdet paa Opførelsen af Lille Bælts Broen, nu staar særdeles godt rustet til Løsningen af denne kæpemæssige Opgave, der her er stillet Forslag om at løse. Naar vore Ingeniører kan overvinde Vanskelighederne ved Brobygningen over Lille Bælt, tør vi trygt lægge i deres Haand at udføre det her foreslaaede Brobygningsarbejde.

Ganske vist vil Storstrømsbroen blive meget længere end Lille Bælts Broen, omtrent tre Gange saa lang, men hverken Strømforskelighederne eller Dybdeforskelighederne byder paa saa store Vanskeligheder her som i Lille Bælt. Medens Dybden af Storstrømmen de fleste Steder kun er 10 à 12 m og kun et ganske enkelt Sted naar til 20 m, naar Dybden der, hvor Lille Bælts Broen bygges, jo op til 40 m.

Naar man nu blandt alle sagkyndige er enig om at gaa bort fra Lavbroprojektet, er det dels af Hensyn til Automobiltrafikken, dels, og ikke mindst, af Hensyn til Skibsfarten. Det er, som oplyst, optalt, at Storstrømmen passeres af 15 000 Fartøjer aarligt, og da kun 2 pCt. af disse har en Maste-