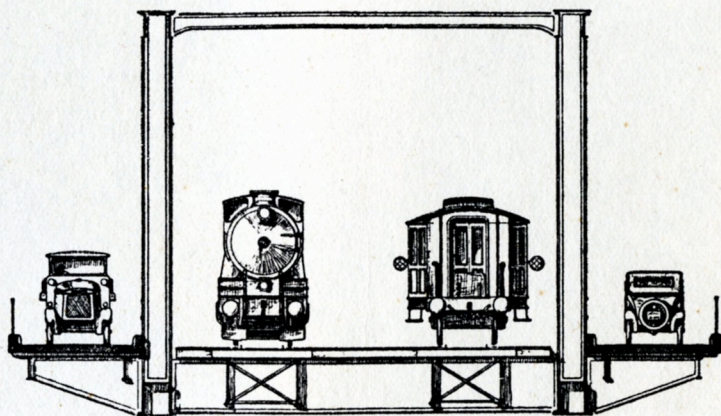


STORSTRØMSBROEN

A F

J. MUNCH-PETERSEN



SÆRTRYK AF »GADS DANSKE MAGASIN»



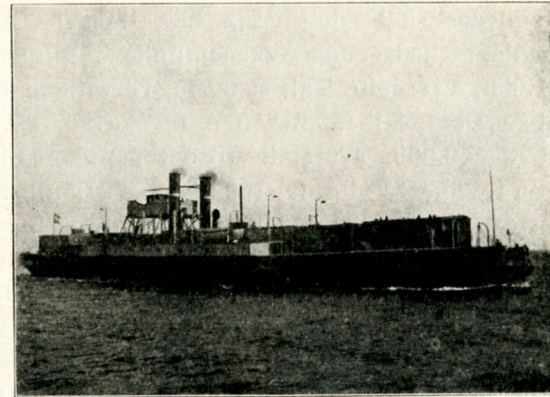


Fig. 1. Overfarten Masnedø—Orehoved,
Dampfærgen »Thyra«.

STORSTRØMSBROEN.

Af Vandbygningsingeniør, Professor J. MUNCH-PETERSEN.

GJEDSER-LINIEN, vor nuværende Hovedforbindelse med Kontinentet, er ikke af synderlig gammel Datum. Først saa sent som i Tiden omkring 1870 byggedes den sydsjællandske Bane, Jernbanen fra Roskilde til Masnedund. Nogle Aar efter aabnedes Trafiken paa den private Lolland—Falsterske Jernbane, men endnu til 1884 foregik Overførselen af Rejsende og Gods fra Masnedund over til Falster pr. Dampskib.

I 1884 var Masnedundbroen mellem Masnedund og Masnedø blevet fuldført, samtidig med at Jernbanen anlagdes paa Masnedø, og samme Aar etableredes der Dampfærgefart over Farvandet mellem Sjælland og Falster, »Storstrømmen«, mellem de to Færgestationer Masnedø og Orehoved. Med denne Dampfærgeforbindelse var der altsaa nu skabt Tilslutning mellem Banetene paa Sjælland og Lolland-Falster.

I 1893 overtog Statsbanerne Forpagtningen af Jernbanelinien fra Orehoved til Gjedser, og i de følgende 10 Aar befordredes de rejsende til og fra Tyskland pr. Dampskib mellem Gjedser og Warnemünde, indtil Dampskibsforbindelsen i 1903 afløstes af den nuværende Dampfærgeforbindelse.

Det er en Erfaring, at nye, tidssvarende, bekvemme Befordringsmidler saa godt som altid skaber forøget Trafik, ofte i

Forbindelse med helt nye Varetransporter og Forsendelsesmetoder. Saaledes skete det ogsaa her. Medens Antallet af Rejsende mellem Gjedser og Warnemünde i Aaret 1898—99 udgjorde 41.000, var dette Tal, saa længe Trafiken besørgetes af almindelige Dampskibe, efter 5 Aars Forløb, i Aaret 1903 kun vokset til 49.000, svarende til en gennemsnitlig aarlig Tilvækst af c. 1.600. Men i Aaret 1903—04, da Dampskibene var blevet afløst af Dampfærger, voksede Antallet af Rejsende paa en Gang med over 13.000, og i de følgende 4 Aar var den gennemsnitlige aarlige Tilvækst endogsaa 14.000, altsaa 8—9 Gange saa stor som Stigningen før 1903. I Regnskabsaaret 1907—08 var det samlede Antal af Rejsende omsider naaet op paa 118.000, altsaa $2\frac{1}{2}$ Gange det aarlige Antal i 1903.

Medens Gjedser—Warnemünde Ruten saaledes Aar for Aar havde en enestaaende, straalende Fremgang, var der allerede længe forinden Rutens Aabning i 1903 begyndt at vise sig truende Skyer i Horisonten i Form af Rygter om, at man i Sverrig paatænkte at etablere en lignende Dampfærgeforbindelse over Trelleborg—Sassnitz, ad hvilken man vilde forsøge at lede Trafiken mellem Tyskland og Sverrig, Finland og, saavidt muligt, ogsaa til Norge direkte over Sverrig. Fra forskellige trafikinteresserede Sider her i Landet lød der advarende Røster. Handelen og Industrien krævede forskellige Forbedringer indført ved den foreslaaede Gjedser-Rute, i første Række Bygning af en Bro over Storstrømmen, medens bl. a. Turistforeningen, hovedsagelig gennem den energiske, klartskuende og stærkt trafikinteresserede Højesteretssagfører *J. Bagger* og støttet af *C. F. Tietgen* o. fl. a., søgte at rejse en Bevægelse for Etablering af en helt ny Kontinentalrute, *Rødby—Femern Ruten* (vist paa Fig. 2 som en tyk sort Linie) i Stedet for den paatænkte Dampfærgeforbindelse over Gjedser. Medens Farvandet mellem Gjedser og Warnemünde har en Bredde af 45 km (c. 6 danske Mil), er Femern Belt — Østersøens smalleste Sted mellem Danmark og Tyskland — kun 18 km bred. Kun ved Gennemførelse af denne Rute, med hvilken ingen anden nordisk Trafikforbindelse vilde kunne maale sig, mente man det nemlig muligt at imødegaa den truende Konkurrence fra svensk Side.

Skønt man blandt vore daværende Trafikeksperter gennemgaaende nærede stærk Tvivl om, at en svensk Færgeforbindelse



Fig. 2.

over den 107 km (c. 14 danske Mil!) lange, ret urolige Strækning i Østersøen — om Forbindelsen i det hele taget var teknisk gennemførlig — kunde virke saa tillokkende paa de rejsende, at Konkurrencen kunde faa nogen synderlig Betydning for Gjedser-Ruten, var Statsbanernes Ingeniører i Erkendelse af Sagens Vigtighed dog allerede saa tidligt som i 1887, altsaa for over 40 Aar siden, gaaet i Gang med Projektering af en Broforbindelse over Storstrømmen.

Som bekendt blev, beklageligt nok, trods al Modstand Gjedser—Warnemünde Ruten foretrukket for Femern Ruten,

og der skulde endogsaa gaa 20 Aar, inden det af Statsbanerne udarbejdede Forslag til en Bro mellem Masnedø og Falster forelagdes i Rigsdagen.

Imidlertid gjorde Sverrig Alvor af sine Planer. I 1908 aabnedes Dampfærgeforbindelsen mellem Trelleborg og Sassnitz, og det nytter ikke at ville nægte det: Trelleborg-Ruten blev en Succes for Sverrig, Resultatet overtraf endogsaa Svenskernes egne Forventninger.

Trelleborg-Færgerne (Fig. 3) var betydelig større og mere hurtiggaaende end Gjedserfærgerne og udstyret, i Jævnførelse

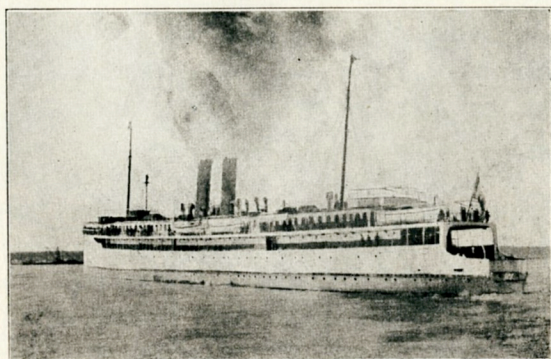


Fig. 3. Trelleborg—Sassnitz Ruten. Dampfærgerne »Drottning Victoria«.
(Fot. af Ingeniør O. Schwensen).

med disse, langt mere komfortabelt, efter Datidens Begreber nærmest luksuriøst. Trelleborg—Sassnitz Ruten blev derfor hurtigt populær, ikke alene blandt Svenskerne, Finnerne og tildels Nordmændene, men ogsaa blandt Udlændinge, der søgte Nord paa, og Virkningen heraf gav et tydeligt Udslag paa Trafiken paa Gjedser-Ruten.

I Stedet for den normale aarlige Tilvækst af 14.000 Rejsende indtraadte der i Regnskabsaaret 1908—09, da Trelleborg-Ruten aabnedes, en Nedgang i Antallet paa 5.000, det følgende Aar atter en Nedgang paa 5.000 og først i 1910—11 begynder en lille Stigning, men kun halv saa stor som før 1909.

Paa Trelleborg-Ruten voksede Trafiken derimod hurtigt, saaledes at den allerede i 1914, da Verdenskrigen lagde sin klamme Haand paa alle internationale Ruter, var naaet op i Højde

med Gjedser-Rutens Trafik. I de følgende Aar har de to Ruter derefter saa nogenlunde ligelig delt Trafiken mellem sig. Men denne Deling vil næppe, saafremt man ikke i Danmark snart tager sig sammen, vare længe ved.

Forholdet er nemlig det, at naar henses til, at Trelleborg-Rutens nordiske Opland er Sverrig, Finland og Norge, medens den danske Rute nærmest er henvist til det forholdsvis lille danske Opland og kun tildels til de andre Lande, sidder utvivlsomt Trelleborg-Ruten paa Forhaand inde med de bedste Udviklingsmuligheder. Men dertil kommer, at Svenskerne skænker

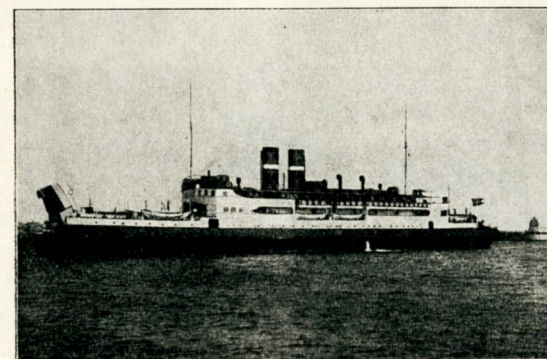


Fig. 4. Gjedser—Warnemünde Ruten, Dampfærgerne »Danmark«.

deres Kontinental-Rute en altomfattende Interesse; der vises her et storslaaet Fremsyn og en Rundhaandethed, som giver sig Udslag paa mange iøjnefaldende Maader, og som burde virke ansporende paa os. I 1915 gennemførtes med en Bekostning af 15 Mill. Kroner en Forkortning af Ruten med 17 km, idet der byggedes en ny Linie fra Järna Station direkte til Norrköping udenom Nyköping og den skarpe Kurve udfor Södertälje erstattedes med en fladere Kurve. Endvidere forlyder det nu, at der — af Tyskerne — paatænkes anlagt en fast Forbindelse mellem Rügen og Fastlandet, hvad der vil give en Forkortelse af Rejsetiden paa over $\frac{1}{2}$ Time.

I Retning af Komfort staar det svenske Materiel betydeligt over det danske; man tænke blot paa de saa nydelige, skinnende propre og rummelige III Klasses Sovevogne, der nu er indført paa Trelleborg-Ruten. Man kan i og for sig ikke undre

sig over, at svenske, finske og norske Rejsende efterhaanden har vendt sig fra den danske Rute, saa meget mere, som man faktisk befordres hurtigere med den svenske end med den danske Rute. Rejsende fra Sverrig, Finland og Norge kommer saaledes $\frac{1}{2}$ Time tidligere til Berlin, naar de tager over Trelleborg end naar de vælger Gjedser.

Medens Bestræbelserne burde gaa ud paa stadig at fremskynde Farten, er Rejsetiden besynderlig nok paa Gjedser-Ruten nu efter Krigen tværtimod blevet længere — omkring 1 Time —

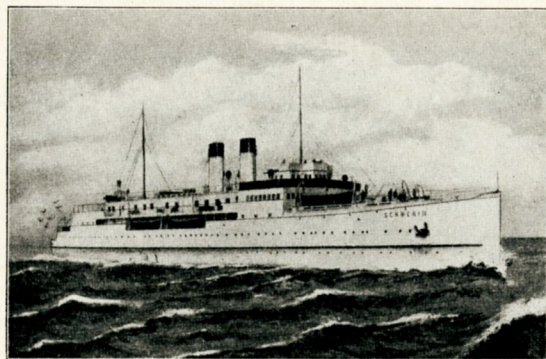


Fig. 5. Gjedser—Warnemünde Ruten, Dampfærger »Schwerin«.

til Hamborg og Berlin. Paa Trelleborg-Ruten er derimod Rejsetiderne, som rimeligt er, blevet noget kortere o. s. fr.

Det er ganske øjensynligt, at den danske Rute, der før 1908 repræsenterede Hovedforbindelsen mellem Norden og Kontinentet, nu staar i Fare for at blive en ren lokal dansk Forbindelse, medens Trelleborg-Ruten bliver Hovedaaren, eller med andre Ord, at Danmark kommer til at ligge ved et Sidespor til Hovedsporet over Trelleborg.

Hvis dette skal søges afværget, og vi skal kunne gøre os noget Haab om at vinde i alt Fald en Del af den tabte Trafik tilbage, — og det er, selv om det er paa højeste Tid, endnu ikke for sent, — er det absolut nødvendigt, at der foretages væsentlige Forbedringer af Gjedser-Ruten. Det skal straks indrømmes, at Bygningen af de to nye særdeles komfortable Dampfærger, henholdsvis en dansk og en tysk (Fig. 4 og 5), var et Skridt i den rigtige Retning. Men det er ikke tilstrækkeligt. Køre-

hastigheden bør forøges, de gennemgaaende Vogne, der i og for sig er ganske nette, bør paa denne Rute være rummeligere, bekvemmere og elegantere, i det hele mere luksuriøse, og der bør indføres III Klasses Sovevogne ligesom paa Trelleborg-Ruten.

Langt den vigtigste Forbedring af Ruten vil imidlertid opnaas, naar den nu 40-aarige, ganske forældede Færgeforbindelse mellem Sjælland og Falster afløses af en fast Forbindelse, en Bro, (Se Situationsplanen, Fig. 6).

For II- og Eksprestogene vil der gennem en Bro opnaas en Besparelse i Køretiden paa c. $\frac{1}{2}$ Time, samtidig med, at de rejsende undgaar de besværlige Omstigninger i Masnedø og Orehoved og — for de rejsendes Vedkommende, som har gennemgaaende

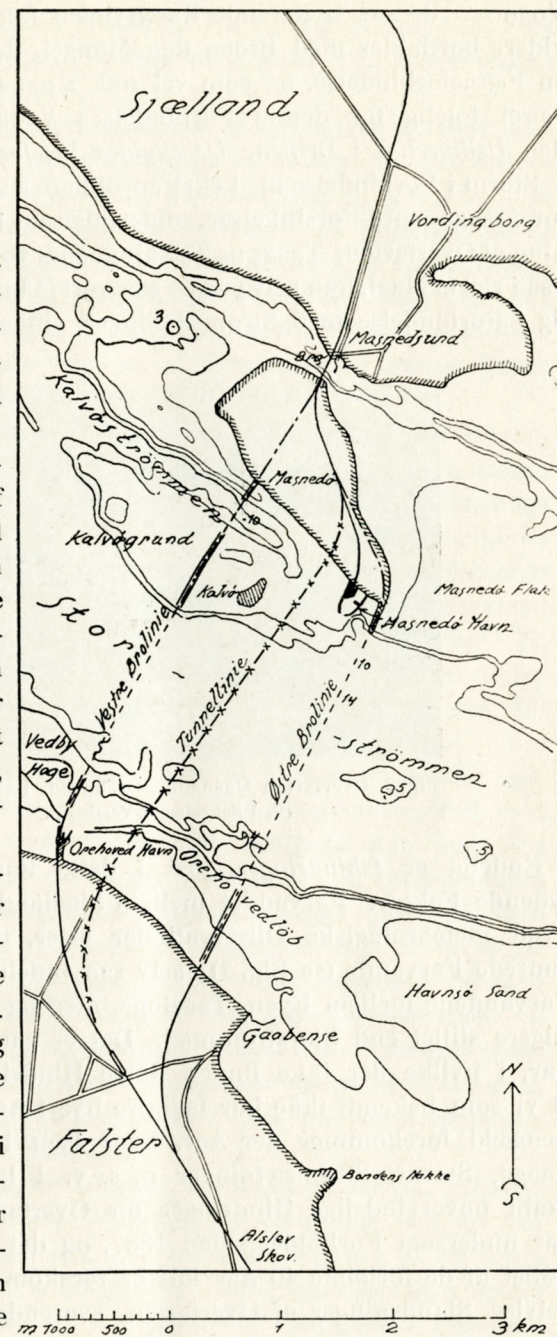


Fig. 6.

Vogne — de saa irriterende Rangeringer frem og tilbage. End videre bortfalder med Broen den Mangel, der altid klæber ved en Færgeforbindelse, og som vel nok i ganske særlig Grad har været følelig for denne Forbindelses Vedkommende, nemlig den *Usikkerhed i Driften, der skyldes Vejrforholdene*.

Storm i Forbindelse med ekstraordinære Høj- og Lavvande kan forårsage store Forsinkelser, undertiden en fuldstændig Standsning af Overfarten. Taage og Tykning, som vort Klima frembyder i saa rigt et Maal, kan selv paa en saa kort (4 km) Strækning, navnlig i Forbindelse med Strømsætninger, sinke Farten betydeligt.



Fig. 7. Overfarten Masnedø—Orehoved. Isskruninger.
(Ved Sekretær J. Vestberg).

Endelig er *Ishindringer*, just i dette Farvand, en ret betydende Faktor. Farvandet mellem Sjælland og Falster hører, hvad meteorologiske Observationer viser, til vore mest isblemrede Farvande (se Fig. 7); selv saa indelukkede Vande som Farvandene mellem Fyen, Taasinge, Ærø og Langeland er gunstigere stillet end Storstrømmen. Det er ganske vist adskillige Aar, i hvilke der ikke findes større Hindringer, svarende til, at vi som bekendt ikke har Isvintre hvert Aar her tillands. Til Gengæld forekommer der Aar, hvor Isen i Forbindelse med Taage, Storm, Strømsætninger o. s. v. i lange Periøder har skabt uovervindelige Hindringer for Overfarten. Statsbanerne har undersøgt Forholdet siden 1887, og det viser sig, at der i Løbet af de forløbne 40 Aar ialt er forekommet 304 hele eller delvise Standsninger af Overfarten, svarende til gennemsnitlig

henved 8 Dage om Aaret. Navnlig den strenge Vinter 1921—22 var haard ved Færgeoverfarten, idet denne var fuldkommen standset i en hel Maaned.

Disse Standsninger og Hæmninger af Overfarten betyder ikke alene ekstra Udgifter til Isbrydning, Ekstratog, til resultatløse Forsøg paa Gennemførelsen af Forbindelsen o. s. v., ligesom de naturligvis medfører Tab af Indtægter af Rejsende og af Gods, men de indfører paa visse Tider af Aaret et Usikkerhedsmoment i den officielle Rejsetid, der virker deprimerende paa de rejsende og bidrager til at svække den Tillid til Rutens Paalidelighed, der maa være en af Grundpillerne for en Rejserutes Trivsel.

En Færgeforbindelse har ogsaa andre Mangler. En Hovedsvaghed er i første Række dens ringe Ydeevne, idet en enkelt Dampfærge ikke er i Stand til at overføre alle et Godstogs Vogne. For at dette skulde være muligt, maatte Færgerne have en meget betydelig Størrelse, hvad der i Forbindelse med de nødvendige store Havneanlæg paa begge Sider af Farvandet vilde medføre overordentlig store Anlægs- og Driftsudgifter. Til Overførelse af et Godstogs samtlige Vogne kræves der derfor flere Færgeture, og for hver Overførelse altsaa yderligere Tid til Sammenrangering af Vognene.

Endvidere maa der paa hver Side af Farvandet holdes særligt Lokomotivmateriel og andet særligt Jernbanemateriel med tilhørende Betjening o. s. v. Alt dette undgaar man med den faste Forbindelse. De driftsforstyrrende og for Statsbanerne saa kostbare Ophobninger af Gods paa begge Sider af Storstrømmen som Følge af Færgernes svigtende Evne til at magte den voksende Trafik, og som særlig under Isforhold kan antage katastrofal Karakter, vil falde bort. Godsoverførelsen vil kunne fremskyndes, hvorved Rutens Kapacitet vil forøges overordentlig, hvad der ikke alene vil komme denne til Gode, men ogsaa bidrage til at skabe forøget Trafik paa de med denne Strækning forbundne Banelinier.

Statsbanernes Ingeniører havde derfor, som nævnt, allerede tidligt Planer fremme om Afløsning af Færgerne med en fast Forbindelse. Forslaget, der gik ud paa Bygning af en Lavbro — d. v. s. en Bro i omtrentlig Højde med det tilstødende Land — forsynet med en Svingbro for Fartøjernes Gennem-

sejling, forelagdes i Rigsdagssamlingen 1908—09. Først i den følgende Samling kom Forslaget, efter at det paa Grundlag af nærmere Undersøgelser var blevet omarbejdet, — bl. a. fik Broen en østligere Beliggenhed, — under Afstemning i Folketinget. Statsbanernes Overslag lød alt i alt paa 10,6 Mill. Kroner. Fra Firmaerne *N. C. Monberg* og Aktieselskabet *Burmeister & Wain* i Forbindelse med et tysk Firma fremkom der imidlertid et Tilbud paa 7 Mill. Kroner, saaledes at det samlede Overslag derefter kom til at lyde paa 8,25 Mill. Kroner, naar Udgifter til Tilfredstillelse af Skibsfartens Krav, til Spormateriel, Administrationsudgifter m. v. medtoges.

Gennem en Kalkulation paaviste Statsbanerne, at Anlægssummen til Broanlægget vilde kunne forrentes med 6—7 pCt., og den Kritik, der fra Modstandernes Side rettedes mod Rentabilitetsberegningen, bragtes hurtigt til Tavshed, da en af Datidens mest fremragende Industrimænd, Formand i Arbejdsgiverforeningen, Fabrikant *S. Hauberg*, tilbød at paatage sig Bygning og Drift af Broforbindelsen mod at overtage Person- og Vareafgiften, et Tilbud, der dog, naturligt nok, blev afslaaet.

Lovforslaget blev imidlertid forkastet, idet Stemmerne i Folketinget for og imod kom til at staa lige. Aarsagen hertil maa vel nærmest tilskrives den Kritik og Modstand, der fra Skibsfartens Side rejstes mod Lavbroen, og som mandede ud i ret vidtgaende Krav som Betingelse for Forslagets Godkendelse. Der forlangtes saaledes stationeret en Bugserdamper ved Broen, Anlæg af en Dækmole for opankrede Skibe, Erstatning for Kollision med Broen o. s. fr. Da paa den anden Side Jernbanetrafiken i ikke ringe Grad vilde blive belemret af de hyppige Gennemsejlinger, idet Sejladserne i Farvandet er af et ret betydeligt Omfang, kan Forslagets Forkastning for saa vidt egentlig ikke beklages.

Først 6 Aar efter, i Rigsdagssamlingen 1916—17, forelagdes Forslaget atter, altsaa for 3. Gang. Forslaget var i alt væsentlig det samme som det sidst forelagte, blot at man, for at vise Imødekommenhed overfor Skibsfarten, i Stedet for at indrette Broen med Svingbro, foreslog den forsynet med en saakaldt *Løftebro*. Ved en saadan Bro foregaar Aabningen ved, at Broen mellem 2 Bropiller løftes til saa stor en Højde, at Fartøjerne kan passere under Brodragerne. Derved kan Gennem-

sejlingsaabningen gøres bredere, hvorved Fartøjernes Passage gennem Broen bliver bekvemmere og mindre risikabel.

Stemningen indenfor Folketingsudvalget var dog nu ret afgjort mod en Lavbro, der, hvad enten den udførtes med Svingeller Løftebro, dog altid vilde blive til Gene for Skibsfarten ligesom ogsaa de hyppige Passager vilde være til stor Ulempe for selve Broens Benyttelse. Dertil kom desuden de ret betydelige Udgifter til Bugsering og Brobetjening m. m.

Ved at udføre Forbindelsen enten som Tunnel eller som en højtliggende fast Jernbanebro (Højbro) vilde man kunne komme udenom alle de nævnte Vanskeligheder.

Bundforholdene i Storstrømmen er gennemgaaende særdeles gunstige for Fundering af Bropiller. Ogsaa et Tunnelanlæg vil, omend med noget større Vanskelighed, kunne udføres, selv om de i den stærkt varierende Bund forekommende hyppige Sten- og Gruslag udelukker den almindelig brugte Metode, gaaende ud paa Boring gennem Jorden fra begge Ender. Tunnelen maatte, som foreslaaet saavel af Statsbanernes Ingeniører som af de to Ingeniørfirmaer *Saabye & Lerche* og *Christiani & Nielsen*, udføres ved Nedsænkning af Rør i en forud gravet Rende, en Metode, der hvad enten Rørene udføres af Jern eller, som foreslaaet af de to Ingeniørfirmaer, af Jernbeton, i det ret urolige Farvand, som sagt vil frembyde nogen Vanskelighed og Usikkerhed.

Der er imidlertid et andet Forhold, der først i de senere Aar har gjort sig gældende og som for hvert Aar træder stærkere og stærkere i Forgrunden, et Forhold, som sikkert ganske udelukker Spørgsmaalet om en Tunnelforbindelse. Det er *Hensynet til den voksende Trafik af Motorkøretøjer*.

Der foregaar allerede nu, dels paa den i 1918 etablerede private Motorfærgeforbindelse mellem Masnedssund og Gaabense paa Falster, Vest for Orehoved, dels, fra 1926, paa Statsbanernes Færger en meget livlig og stærkt voksende Overførsel af Automobile. Allerede nu overføres der et halvt Hundrede Tusinde Motorkøretøjer om Aaret, og det vil sikkert ikke vare længe, før Færgerne ikke længere magter denne Trafik.

Det synes herefter klart, at det ikke lader sig gøre at etablere en fast Forbindelse over Storstrømmen, uden at der tages fornødent Hensyn til Automobiltrafikken, d. v. s. Forbindelsen

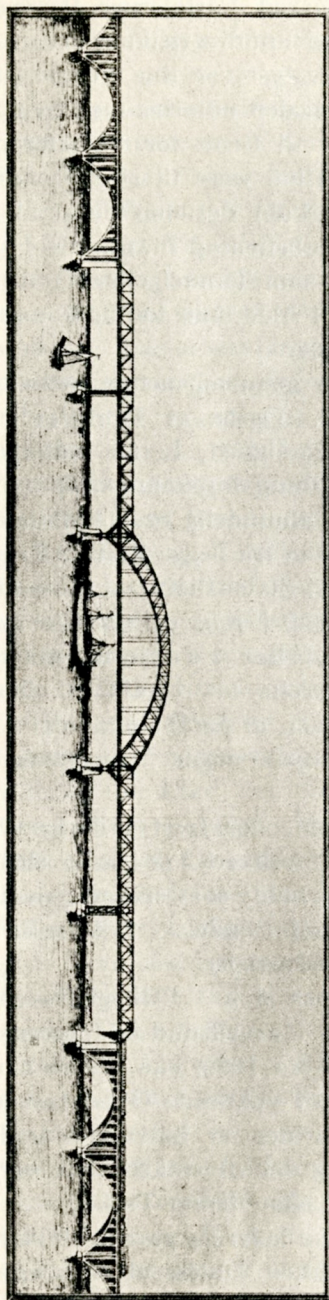


Fig. 8.

bør iværksættes som en kombineret Jernbane- og Vejforbindelse.

Vilde man nu tænke sig denne udført som en Tunnelforbindelse, maatte Vejtrafikken nødvendigvis for sig kræve en særlig Tunnel, der, naar henses til Tunnelens paakrævede Størrelse og til de meget kostbare Ventilationsanlæg til Fjernelse af de giftige Kulilteluftarter, højst sandsynligt vil komme op paa en Bekostning af henimod en Snes Millioner Kroner, et Beløb, som det vilde være ganske urimeligt at ofre paa denne Trafik, der, selv om man til den Tid vel maa regne med 100—200,000 Køretøjer om Aaret, dog langt fra er tilstrækkelig stor til, at det kan forsvares at ofre et saa betydeligt Beløb paa den.

Dertil kommer, at det af Hensyn til Vedligeholdelsen og eventuelle Reparationsarbejder vilde være nødvendigt straks at skride til Bygning af 2 Tunneler for Jernbanetrafikken, tiltrods for at selve Trafikken foreløbig meget vel kunde betjenes tilfredsstillende med een Tunnel. Denne Omstændighed, der i væsentlig Grad fordyrer Anlægget — man maatte altsaa ialt bygge tre Tunneler —, taler ogsaa imod Tunnelanlægget, men til Gunst for Højbroen, som derfor utvivlsomt maa foretrækkes fremfor Tunnelanlægget.

Broen, til hvilken der i Fig. 8 er vist et nyt udarbejdet Forslag, tænkes paa en længere Strækning bygget saa højtliggende, med Underkanten 33 m over Vandspejlet, at Skibene uhindret kan passere under den. Derfra gives Broen et jævnt Fald til begge Sider ind imod Land. Derved bliver saavel Skibs- som Jernbanetrafik uberørte af hinanden. Medens Bropillerne straks af Stabilitetshensyn maa bygges saa brede, at de vil kunne indgaa i en dobbeltsporet Bro, kan man til en Begyndelse tænke sig Broens Overbygning indrettet til et enkelt Spor, medens den anden Halvdel af Broen benyttes af Vejtrafikken. Naar Jernbanetrafikken en Gang i Fremtiden er vokset saa stærkt, at Broen bør indrettes med 2 Spor, kan Vejtrafikken flyttes ud paa Konsoller, en paa hver Side af Broen. Ved en saadan Ordning bliver Udgiftsforøgelsen ved at indrette Jernbanebroen ogsaa for Vejferdsel, omend ikke ubetydelig, saa dog overkommelig.

Udgiften til et saadant Broanlæg vil antagelig i sit første Stadium kunne anslaaes til 30—35 Mill. Kroner. En Kalkulation, som bliver for omstændelig til at fremstilles her, men som er foretaget paa lignende Basis, som den af Statsbanerne tidligere anvendte og under Hensyn til et rimeligt Bidrag fra Vejtrafikens Side, viser, at Broanlægget vil kunne forrentes med c. 4 pCt. Naar henses til, hvad vore Statsbaneanlæg ellers giver Statskassen, maa Broanlægget saaledes siges at være et i økonomisk Henseende endogsaa særdeles fordelagtigt Foretagende.

Naar de mange andre, tidligere nævnte Beparelser og Fordele, som Broanlægget vil betyde for Statsbanerne, tages i Betragtning, fristes man til at besvare de stadige pessimistiske Udtalelser: Vi har ikke Raad, med Spørgsmaalet: Har vi da Raad til at lade være at bygge Broen? At den danske Stat for Tiden bør vise den yderste Sparsommelighed, kan vi vist alle være enige om, ligesom man i det hele og store kun kan glæde sig over vor nuværende Regerings Bestræbelser i saa Henseende. Men sand Sparsommelighed maa hvile paa en forretningsmæssig Basis. Naar Statskassen ogsaa lukkes i for produktive, indtægtsgivende Foretagender, er der ikke længere Tale om virkelig Sparsommelighed.

Storstrømsbroen, det manglende Led i vor nuværende Hoved-

forbindelse med Kontinentet vil ubestridt blive et af vort Lands Aktiver. Den vil utvivlsomt bevirke et stærkt Opsving i Trafiken paa Gjedser-Ruten, og bidrage til at denne Rute atter indtager Førstepladsen blandt Nordens Forbindelser med Kontinentet. Danmark er ifølge sin Beliggenhed fra Naturens Haand bestemt til at være Gennemgangslandet for Trafiken mellem Nordens Lande og Kontinentet. Denne Fordel er det vor nationale Skyldighed at udnytte.

