

EVENTYRET OM STORSTRØMSBROEN

EUROPAS LÆNGSTE FÆRDELSBRO

Af Redaktør Sigv. Mørch, Nykøbing F.

LIDEN Tue kan vælte stort Læs!

I Aartier havde man *snakket* om Storstrømsbroen. I Aartier havde man tegnet Projekter til den. Flere gange havde den ligget paa Rigsdagens Bord – én Gang været *lige ved* at blive vedtaget af Folketinget – der mangle kun een Stemme. Een Gang var den vedtaget af Folketinget, men blev henlagt af Landstinget. Atter gik en del Aar.

Og saa kom den lille Tue, der rendte hele Læsset af Modstand over Ende. For den historiske Sandheds Skyld skal den lille Tue have sin Minderune her – til Efterfølgelse og Opmuntring for alle smaa Tuer, der er ængstelige for, at deres Kræfter intet betyder overfor den gigantiske Opgave.

Trommen gik –

Tuen var et Borgermøde paa Jærnbanelhotellet i Nykøbing paa Falster den 28. April 1930. ”Lolland-Falsters Motorforening” havde indbudt Kgl. Dansk Automobilklub til at deltage i Mødet for, som det hed i Indbydelsen, ”at drøfte Betimeligheden af at faa Storstrømsbroen gennemført”, efter at den Gang paa Gang havde spøget i den sidste Menneskealder. Der var endvidere udsendt Indbydelse til Medlemmerne af Maribo Amtsråd og Nykøbing F Byråd, til Bestyrelserne for De samvirkende lolland-falsterske Landboforeninger, Nykøbing F. Handelsstandsforening, Nykøbing Industri- og Haandværkerforening – til de i Maribo Amt valgte Rigsdagsmænd m.fl. – alt i alt en Forsamling paa 300 Mænd i betydende Stillinger.

Med Stundefart gennem Danmark

Generalsekretæren for Kgl. Dansk Automobilklub, Kaptajn *E. J. Ipsen* holdt til Indledning et timelangt Foredrag, hvori han paaviste, at paa den *Verdensrute*, der hedder København – Gedser – Warnemünde, kørte man endnu med Stundefart. Strækningen er 182 km, og det varede ifølge Statsbanernes Køreplan 3 Timer 22 minutter at køre Strækningen den ene Vej og 3 Timer 34 Minutter den anden – hvilket vil sige: Man kørte med den vanvittige Gennemsnitsfart af 55 km i Timen paa denne Verdensrute – eller mindre end en højt bedaget Fordvogn kan gaa.

- Tror man virkelig, spurgte Kaptajnen med Indignationens Ild i Øjnene, at man kan nøjes med denne ”Fart” i den internationale Trafik?

- Nej og atter Nej, fortsatte han. Thi Udlandet véd, at Jærnbaneltrafiken i Danmark er gammeldags, utidssvarende og ukonkurrencedygtig. Derfor *maa* der bygges en Bro mellem Falster og Sjælland: *Storstrømsbroen!* Hvis der ikke ret omgaaende blev taget fat, vilde Sassnitz – Trelleborg blive den foretrukne Rute fra Centraleuropa til Skandinavien.

Højbro med almindelig Færdselsbro maa det være.

Kaptajn Ipsen kom ind paa en nærmere Udredning af, hvorledes denne Bro maatte være i Automobilets Aarhundrede. Tidligere havde man kun talt om Jærnbanelbro. Nu maatte det være en almindelig Færdselsbro med tre Kørebaner: En for tog, en for Bilister og en for Fodgængere og cyklister. *Højbro* maatte de være, saaledes at Skibsfart og Landtrafik kunde foregaa uden at hindre hinanden.

Efter Professor *Munch Petersens* Beregninger vilde en Jærnbanebro koste 30 á 35 Millioner Kr. og 10 Millioner yderligere for Udbygningen til Automobil-Kørebane og Cyklerabat. Til Gengæld vilde man fremtidig spare Udgifterne til Driften af Færger og disses aarlige Vedligeholdelse, endvidere det store Færgepersonale, Bolværksvedligeholdelser o.s.v. o.s.v. – alt i alt Besparelser, der ville bevirke, at Broen kunde udføres for ca. 30 Millioner Kr.

- Jeg véd, sagde Kaptajnen, at en Broafgift ikke er populær mellem Motorfolk, men Spørgsmaalet er, om man ikke desuagtet bør acceptere Tanken *for at faa Gang i Foretagendet*. Thi Biltrafikken over Storstrømmen var med Aarene steget saa stærkt, at den i sidste Aar (1929) naaede 46.000 Køretøjer.

Har vi Raad – til at lade være...?

Kaptajnen sluttede med at henstille til Mødets Deltagere at anmode Regeringen om at lade foretage en ny Bundundersøgelse og udarbejde Tegninger og Overslag til den kombinerede Jærnbanebro og Færdselsro, som maatte komme. Thi nu er Spørgsmaalet ikke længer: *Har vi Raad til at bygge denne Bro*. Nu er Spørgsmaalet: *Har vi raad til at lade være?*

Et stærkt og eenstemmig Bifald hilste denne kraftige Tale, der skulde blive det første alvorlige Hammerslag mod Broens Modstandere. I den efterfølgende Diskussion herskede en saadan Eenstemmighed, at Mødets Dirigent til sidst *forgæves* efterlyste Røster med modsat Opfattelse. Mødet sluttede derefter med eenstemmig Vedtagelse af

Den Resolution, der satte Gang i Broarbejdet.

Den lød saaledes:

”Til Ministeriet for offentlige Arbejder!

Ved et af Kgl. Dansk Automobilklub og Lolland-Falster Motorforening afholdt Møde, hvori – foruden lokale Landstings- og Folketingsmænd – deltog Repræsentanter for Maribo Amtsraad, Nykøbing Byraad, Handelsstandsforeningen, Industri- og Haandværkerforeningen og Landboforeningerne paa Lolland-Falster, opfordres Ministeriet for offentlige Arbejder til snarest muligt at undersøge Betingelserne for at tilvejebringe en Broforbindelse mellem Sjælland og Falster.”

Hold Tanken Varm, svarede Ministeren.

Et udvalg, bestaaende af Kaptajn *Ipsen*, Amtsraadsmedlem *Chr. Krog*, Oustrup og de lolland-falsterske Motorforeningers Formand Amtsraadssekretær *J.Rønland*, rejste den følgende Dag ind til Trafikminister *Friis Skotte* og overrakte Resolutionen. Ministeren tog mod den med største Velvilje og bad Deputationens Medlemmer holde Tanken Varm – og dermed havde den lille Tue gjort de Pionerarbejde, der i løbet af de kommende Maaneder væltede det Læs af Planens Modstandere, der tidligere havde hindret Broens Sejr paa Rigsdagen.

En historisk Cigar i Folketinget.

Som foran nævnt har Storstrømsbroen med Mellemlum spøget i den sidste Menneskealder. Allerede i 1910 var den i Folketinget sin Virkeliggørelse saa nær, at Lovforslaget ved Afstemning faldt med 49 Stemmer mod 49. Den ene Stemme, der manglede, var fhv. Statsminister *Niels Neergaards*. Hr. Neergaard var, mens Afstemningen stod paa, gaaet ud i Rigsdagshaven for at ryge den Cigar, der er bleven historisk i senere Debatter om Storstrømsbroen. Men dobbelt historisk Værdi har den faaet i Forhold til de Krav, vor Tid maatte stille til Løsningen af Brospørgsmaalet. Hr. Neergaard, der har sine Meningers Mod, følte i 1910, at Brospørgsmaalet *ikke* var modent til Løsning paa daværende Tidspunkt, og Tiden gav ham jo Ret. Thi *havde* Folketinget i 1910 vedtaget at bygge den *Jærnbanebro*, som var forelagt, vilde Broen i 1930 have været umulig, idet den i Mellemtiden fremrykkede Bilisme ikke havde faaet Kørebane over Storstrømmen. Set med Færdselistsens Øjne af 1930 var det altsaa lykkeligt, at Hr. Neergaard røg hin berømmelige Cigar under Afstemningen i 1910.

Da Broforslaget blev forelagt i Folketinget.

Det kom som en Julegave. Den 16. Decbr. 1931 forelagde Minister *Friis Skotte* Broforslaget i Folketinget. Dets Titel lød i det livlige Rigsdagssprog: ”Forslag om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jærnbanebro, dels over Storstrømmen m.v., dels over Oddesund”.

Da Oddesund ligger højt oppe i Jylland og Storstrømmen i den modsatte Ende af Landet, kunde det

for Turister, der ikke er kendt med Rigsdagsteknik, se mærkeligt ud, at der nu pludselig forelaa Forslag om to Færdselsbroer, naar der var gaaet saa mange Aar med at være uenige om den ene! Men Man behøver ikke at have gjort Rigsdags-Kulisserne til et Special-Studium for at opdage, hvori Finessen laa.

Storstrømsbroens Modstandere havde hidtil haft deres største Udbredelse i Jylland. Men nu stod Jyderne og vilde gerne have en Jærnbanebro over Oddesund som en Tilknytning til den store trafikale Fordel, Jylland allerede havde faaet i Lillebælts-Broen. Ved at kæde de to Broforslag sammen fik Ministeren den gode Trumf at spille ud til Rigsdagen: Jyderne kan nu faa deres Oddesundbro paa Betingelse af, at de samtidig stemmer for Storstrømsbroen. Og til Øboerne: I kan nu faa Storstrømsbroen, hvis i samtidig stemmer for Jydernes Oddesundbro!.

Der var Psykologi i Tanken. Thi hvilken Rigsdagsmand vilde komme hjem og fortælle, at han havde hindret sin Landsdel i at faa den Bro, Befolkningen ønskede!

Da Broen hverken var død eller levende.

Ministeren mindede i sin Forelæggelsestale om, at Forslaget om Bro over Storstrømmen havde været forelagt Rigsdagen i Samlingerne 1909 og 1910 (den berømte Cigar), samt i Samlingerne 1916-17 og 1917-18. Den 28. September 1917 vedtog Folketinget at bygge en Højbro, men i Landstinget kunde man ikke blive enige om, hvorvidt det burde være en Højbro eller en Tunnel, og Sagen stilledes derfor i Bero, men Ordføreren i Landstinget, Hr. *Ejsing*, udtalte da Sagen var sluttet: "Spørgsmaalet er ikke løst, men det er heller ikke dødt. Det vil sikkert komme frem til Løsning igen."

Broen i Tal.

Minister Friis Skottes Forslag var i det store og hele i Overensstemmelse med de Linjer som Generalsekretær Kaptajn *Ipsen* havde ridset op paa Nykøbing-Mødet Aaret i Forvejen. Det blev en Højbro med 3 Kørebaner for Tog, Bilister og Cykler. Gennemsejlingsaabningen paa Midten foreslog han ansat til 26 Meter, idet en Tælling og Maaling af samtlige Skibe, der i de sidste 12 Maaneder havde passeret Storstrømmen, havde vist, at 98 Procent af de ca. 15,000 Skibe vilde kunne sejle under en Bro med 26 Meters fri Gennemsejling. Skulde man op paa 33 Meter som ved Lillebælt, vilde det koste 7 Millioner Kr. mere. Derfor maatte de resterende 2 Procent enten stryge Topstængerne eller gaa Sønden om Falster.

En Tunnel vilde koste 20 Millioner Kr. mere.

Broen vilde give Anledning til et Par Vejforlægninger paa Sjælland og Falster, og Forbindelsen paa Land ske over Jordvolde med en Maksimumsstigning af 33 pro mille. Over *Masnedesund*, vore der i mange Aar har været Jærnbanebro, vilde det være nødvendigt at anlægge en ny Klapbro 100 Meter Vest for den nuværende.

Kørebanens Bredde vilde blive 5,6 Meter, og Broen vilde faa *enkeltsporet* Jærnbane. Dens Konstruktion vilde blive saa stærk, at Togene kunde passere med en Fart af 70 Kilometer i Timen.

Broen bliver den længste Bro i Europa.

Afstanden mellem Masnedø og Falster er fra Kyst til Kyst 3560 Meter, medens den tilsvarende Afstand ved Lillebælt kun er 825 Meter. Lillebælts Broens samlede Længde er 1175 Meter. Den samlede Broelængde over Storstrømmen bliver 3270 Meter, hvortil kommer Falstersidens Jordvold, der gaar langt ud i Vandet. Broen over Storstrømmen bliver saaledes Europas længste Bro. Den hidtil længste er Taybroen i Skotland, er 3250 Meter, altsaa 20 Meter Kortere. Rendsborgbroen er den tredielængste med en Totallængde paa 2500 Meter.

Stationer der forsvinder og ny, der kommer

Paa Sjællandssiden nedlægges Masnedesund og Vordingborg Stationer, og der bygges en ny Fællesstation mellem de to Byer.

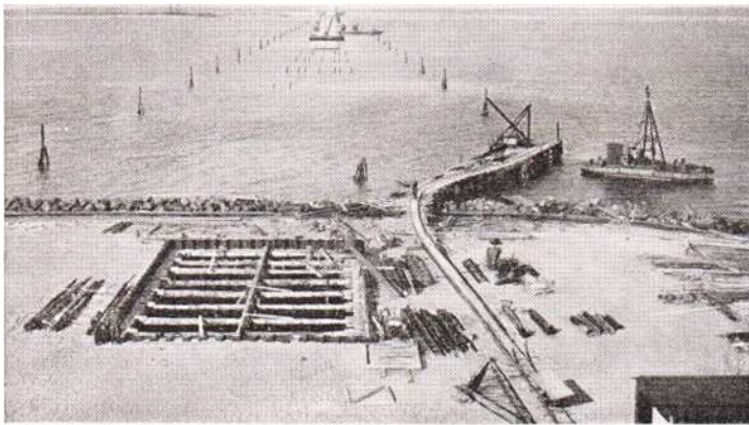
Paa Masnedø nedlægges Masnedø Station og Færgehavn.

Paa Falster nedlægges Orehoved Station og Færgehavn samt Nyskole Trinbrædt, og en ny Station bygges mellem Nyskole og Gaabense.

Pengenes tilvejebringelse

Præstø og Maribo Amtsraad paatager sig velvilligt Bekostningen ved Landevejsforbindelserne paa Sjælland og Falster, samt paa Masnedø til et Beløb af ialt 2,970000 Kr. med sædvanlige Tilskud fra

Vejfonden paa Halvdelen af Udgifterne og med Refusion af Motorafgiften efter de gældende Regler.



Broens Retning set fra Falster.

De tilbageværende Udgifter vilde efter Udregningen pr. 1. august 1931 blive 33,6 Millioner Kr. Statsbanerne har kapitaliseret sin Interesse til 15,7 Millioner Kr. Resten foreslaas tilvejebragt ved en Benzinafgift paa 1 Øre pr Liter i det fornødne Antal Aar fra den Dag, da Loven om Storstrømsbroen træder i Kraft.

Den aarlige Besparelse ved Bro i Forhold til Færger andrager 1 Million Kr. eller Renten af 20 Millioner Kr.

Fra Folketingets Behandling af Sagen

Det vil føre for vidt her at gengive Debatten om dette store Forslag. Her skal blot anføres nogle faa Replikker, der i Glimte karakteriserer Situationen ved Folketingets 1. Behandling af Sagen den 7. januar 1932.

Bjerre oplyste som Socialdemokraternes Ordfører, at Gedser-Warnemünder-Ruten havde bestaaet i 29 aar. Før Færgernes Aabning over Østersøen var det aarlige passager Antal 49,000. Aaret efter var det 72,000. I 1929 var det steget til 420,000, og samme Aar var befordret 370,000 Tons Gods med Østersøfærgerne. Han anbefalede broen.

Drachmann, der var Ordfører for de konservative, havde Sympati for Sagen men sluttede – med Allusion til den dengang meget omtalt Bogtitel – med at sige: ”Og nu venter vi paa Penge!”

Fuglsang (Venstre og valgt i Thy): Oddesundbroen bør fremmes, men Storstrømsbroen stemmes ned.

M.P. Tange (Venstre og valgt paa Fyn): Smørret falder, Sparekasserne kan ikke laane paa de bedste Papirer – saadan ligger Landet, mine Herrer.

Trafikministeren: Det er til syvende og sidst et Spørgsmaal om Tro paa Danmarks Fremtid. Ingen Regering vil begynde Arbejdet paa disse Broer, før der er rimelig Sikkerhed for, at Midlerne kan tilvejebringes.

Drachman (K): Denne Udtalelse vil blive taget ind i mit Partis Overvejelse

N. Neergaard (V): Ja, ogsaa jeg sætter en tyk Streg under Ministerens Udtalelse, *men jeg advarer mod at slippe Storstrømsbroen nu.*

Hr. Neergaard to i øvrigt, da Hr. Tange fortsat gav Udtryk for sin Betænkelighed, Revanche for den meget omtalte Cigar under Afstemningen 1910 og udtalte, at Hr. Tange ikke havde omvendt ham.

Thi, sagde Hr. Neergaard, det centrale i sagen er:

- 1) Er det økonomisk forsvarligt at bygge Broen?
- 2) Er der rimelig Udsigt til Forrentning?
- 3) Er Foranstaltningen af Betydning for Landets almindelige Økonomi?

Hvis disse Spørgsmaal kan besvares bekræftende, er min Stilling givet

Hermed gik Sagen i Udvalg og sendtes til 2. Behandling.

Folketing-Udvalgets Flertal siger Ja.

Den 10. marts 1932 oplyste Pressen, at Folketingets Udvalg nu var klar til at afgive Betænkning.

Flertallet vilde indstille de to Broforslag til Vedtagelse, mens Venstre havde delt sig saaledes, at tre (Elgaard, Tange og Vejen) stemte imod med Henvielse til de daarligere tider, medens to (Kr.

Kristensen og Professor Kjærgaard Jensen) stemte for Forslaget, idet Professor Kjærgaard Jensen motiverede, ”selv om Øjeblikket ikke er heldigt, maa denne Sag ses paa langt Sigt.”



Afstemningen i Folketinget.

Den 14. Marts kom Forslaget til 3. behandling i Folketinget, hvor det blev vedtaget med 94 Stemmer mod 28.

For Broerne stemte Socialdemokraterne, de radikale, flere Konservative og følgende Venstremænd: Neergaard, Slebsager, Vanggaard, Fuglsang, Kristen Kristensen, Julin, Himmelstrup, Kjærgaard-Jensen og Holtesen.

De 28 der stemte imod, var resten af Venstre samt de konservative, Christmas Møller, A.C.D. Petersen og Korsgaard.

Afstemningen i Landstinget.

Den 23. Marts kom forslaget til 2. og 3. behandling i Landstinget, hvor Forslaget vedtoges med 45 Stemmer (Socialdemokraterne, Konservative, Radikale og Venstremændene H.C. Andersen, Rytter, M.C. Jensen og Giselbæk). Imod stemte 18 (de øvrige Medlemmer af Venstre). Dermed var, som det hedder, ”sagen færdig fra Rigsdagen”.

Og dermed var den gigantiske Plan som hint lille Borgermøde i Nykøbing F. den 28. April 1930 satte i Sving, naaet gennem Lovgivningsmagtens Skærsild.

Nu kunne man gaa i Gang med at bygge Storstrømsbroen.

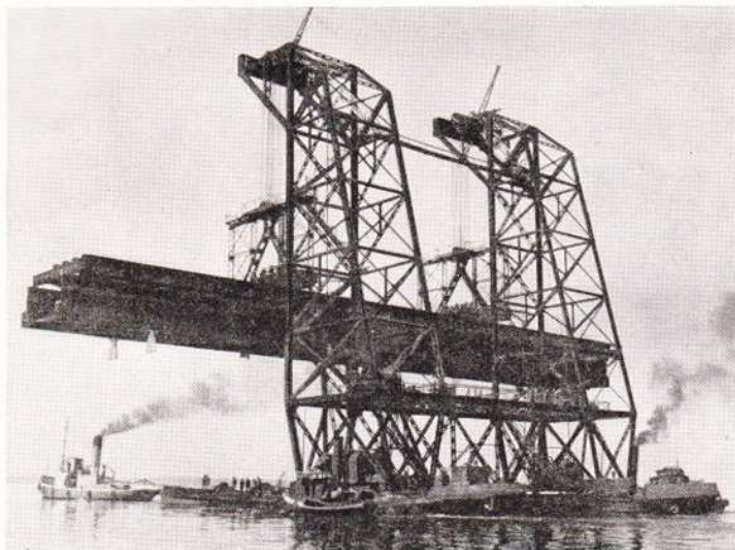
Arbejdet overdrages engelsk Firma.

Ogsaa i Landstinget havde Ministeren for offentlige Arbejder afgivet Løfte om, at Arbejdet ikke ville bliver paabegyndt, før de nødvendige Beløb kunde tilvejebringes. Der var nu stille om sagen et par Maaneder, indtil Offentligheden den 24. juni overraskes af en virkelig sensationel Meddelelse, der samtidig fremkom i den engelske og danske Presse. Meddelelsen gik ud paa, at der mellem det danske Ministerium for offentlige Arbejder og det engelske *Firma Dorman, Long & Co.* er truffet foreløbig Aftale om Bygningen af Storstrømsbroen under forudsætning af en tilfredsstillende Finansiering af hele Arbejdet og under Forudsætning af, at man opnaar Enighed om Prisen for Arbejdets Udførelse.

Det engelske Firma var klar til at paabegynde Arbejdet den 1. November samme aar 1932. Staalarbejdet vil blive leveret fra England, og Værdien af hele det samlede Arbejde i Forbindelse med Bygningen af Broen andrager henimod 2 Millioner Pund Sterling.

Da man i Rigsdagen havde regnet med, at Broen i hvert fald ikke vilde blive paabegyndt før tidligst 1934, kom denne meddelelse som en Bombe.

Det var en Betingelse fra Ministeriets Side at *Dorman, Long & Co.* antog et dansk Ingeniørfirma som Underentreprenør og at alt Arbejde her i Landet udførtes af danske Funktionærer og Arbejdere. Det engelske Firma meddelte kort Tid efter, at det som dansk Underentreprenør havde antaget det verdenskendte Ingeniørfirma *Christiani & Nielsen.*



Kranen »Sterkødder«.

London overtegnede Laanet 15 gange paa en Time!

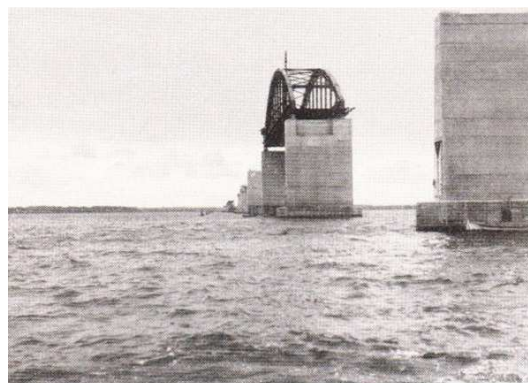
Forhandlingerne trak imidlertid ud, idet der i Danmark blev udskrevet Folketingsvalg i November. Baade herhjemme og i England var den store Handel Genstand for Forespørgsler i Parlamenterne, men endelig den 19. april gik den finansielle Side af Sagen i Orden, og den 20. April blev Overenskomsten underskrevet. Denne gik ud paa, at der i Henhold til den dansk-engliske Overenskomst blev givet Dispensation til gennem »Hambros Bank» i London at aabne den danske Stat et Laan paa 1 Million pund Sterling til Broarbejdet.

Laane- Emissionen blev den følgende Fredag udbudt gennem nævnte Bank til kurs 96½ til Indløsning i 1963. Det skulle være afdragsfrit indtil 1. August 1938. Den effektive Rente blev 5 Procent og Obligationerne udstedtes paa Navn.

Den 21. April fandt Laaneudbudet Sted gennem Hambros Bank og Dagen efter meddelte den engelske Presse, at Tegningen sluttede en Time efter Laanets Udbud, idet det i Løbet af denne Time var blevet overtegnet mere en 15 Gange!



Et Brofag.



Strompællerne med Overbygning.

Et historisk Øjeblik

Endelig den 13. Maj 1933 indtraf det historiske Øjeblik, da Kontrakten mellem De danske Statsbaner og det engelske Firma blev undertegnet. Begivenheden skete i Generaldirektør Knutzens Kontor i Statsbanernes Bygning i Sølvgade.

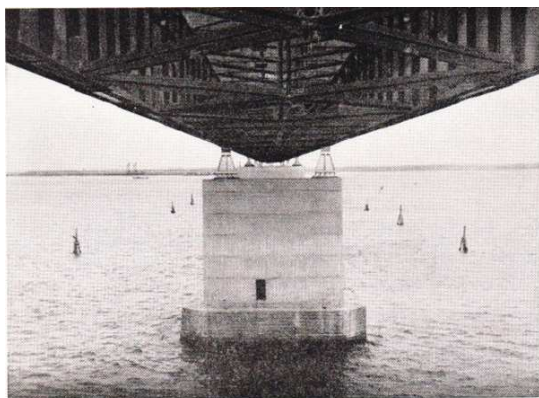
Det engelske Firma fik her overdraget hele Arbejdet, som det forpligtigede sig til at have afsluttet senest 13. november 1937.

Gravkoen tager den første Mundfuld Jord.

Den 21. juni 1933 lige efter Middag paabegyndtes Arbejdet paa Sjælland ved en lille Højtidelighed, hvor en moderne Gravemaskine – den saakaldte »Gravko» – tog den første Mundfuld Jord og lod den dumpe ned i den ventende Tipvogn. Begivenheden, der overværedes af Banechef Flensborg m.fl. fandt Sted paa en af Rosenfelds Marker i Nærheden af Vordingborg – og Samtidig paabegyndtes de store Jordarbejder paa Falster, hvor Tusinder af Kubikmeter Jord pr. Gravko og Tipvognstog skulde flyttes fra en af de meget faa nordfalsterske Bakker og hen i Brolinjen baade til Lands og til Vands.

Eventyret, der bliver til Virkelighed.

Og saa fortsættes det industrielle Eventyr, der hedder Storstrømsbroen – Kapitel for Kapitel. Det vil føre for vidt at gaa i Detailler her. Tusinder af Turister vil have oplevet Udviklingen i dette Beton- og Staal-Panorama, hver Gang de i Løbet af de sidste Par Aar er sejlet med Færgen over Storstrømmen. Andre Tusinder vil have set det mægtige Arbejdsfelt paa nærmere Hold under de Rejser, som Dagblade i Hovedstad og Provinsen, Foreninger eller andre Rejseselskaber har arrangeret til "Dorman Longs Havn" paa Masnedø. Denne Havn var noget af det første, Christiane & Nielsen maatte anlægge. Her skulde de store Materialetransporter føres ind. Her skulde Støbematerialer til de over 100,000 Kubikmeter Beton, der medgaar til Bropillerne, ankomme pr. Bane og omlades i Fartøjer, der førte dem ud til de flydende Blandeanlæg i Storstrømmen. Her skulde de store Staal-Brofag monteres, og ved Hjælp af Verdens største Løftekran "Stærkodder", som er bygget til samme Formaal, bæres ud til Bropillerne og sænkes paa disse, og her skulde de store Staalbuer, der skal bære de tre midterste Gennemsejlingsfag, monteres, for ogsaa de blev løftet i "Stærkodders" Jættetænder og ført ud paa deres Plads 26 Meter over Havfladen. Stærkodders Kræfter kan siges med Tal. Den løfter 500 Tons. Oversat i Detailhandlervægt: 500,000 Kilo eller 1 Million Pund.



Overbygningen, set fra neden.



Saa vidt var Broen i Efteraaret 1935.

Rejs til Storstrømsbroen.

Jeg skal ikke trætte Læseren med Tal, men blot endnu tilføje, at Broen skal hvile paa 48 Piller, udført paa massive Betonkonstruktioner, som, synligt for Publikum er beklædt med Granitparament. Broens totale Højde over Vandoverfladen bliver ca. 30 Meter eller omkring Rundetaarns Højde.

Det kan ikke stærkt nok anbefales enhver Turist, der i det kommende Aar vil opleve Storstrømsbroens Eventyr under Udviklingen, at benytte de Lejligheder, der gives til at gøre en Udflugt til Dormans Longs Havn paa Masnedø. Statsbanerne stiller til forud anmeldte Rejseselskaber en fortræffelig Storstrømsbro-Ekspert til Raadighed. Gennem et kort, veltilrettelagt Foredrag fortæller han Selskabet om Broens Historie – følger med rundt i den store Arbejdshavns Mysterier og ledsager endelig Selskabet ombord i den Færge, der efter Aftale vil ligge parat til at føre Rejsedeltagerne en tur ud langs Bropillerne, der højt paa Toppen bærer Staalkonstruktionerne, hvis midterste Buer ligger som tre Bølgelinjer paa Himlen som Storstrøms-Skibsfartens kommende Vartegn.

Sejlende under Broen faar man først den rette Stemning – den opmuntrende nationale Bevidsthed om, hvad et lille Folk kan magte i en ond Tid, naar Vilje til at løfte og Tro paa Danmarks Fremtid samler en Nation til en Kraftanstrengelse.

Vi saa til Indledning, hvorledes liden Tue kan vælte et stort læs af Besværligheder, der taarner sig op. Men sejlende under Broen ser vi, hvorledes den lille Tue, der hedder Danmark, kan løfte en Opgave, der gennem Slægtled ansaas for uigennemførlig.

Den Opgave, der hedder: Storstrømsbroen

Sigv. Mørch Redaktør Nykøbing F.