

Dele af Nykøbing, som ligge paa hver sin Side af Jernbanelegemet (H. A. K. 2.), men dermed hører ogsaa Enigheden for mit Vedkommende op. I Anmærkningerne staar anført, at man fandt det passende — det er vel sagtens Statsbanerne, der fandt det passende —, at Staten yder et Bidrag paa 20,000 Kr. til denne Køretunnel, medens Nykøbing By og omliggende Landkommuner yde et Bidrag paa 80,000 Kr., og dette motiverer man med følgende, som jeg skal citere: „Kravet om den omtalte Tunnel rejser sig som Følge af den i de senere Aar stedfundne stærke Bebyggelse Øst for Banelinien og staar kun i mindre Grad i Forbindelse med Stigningen af Trafikken paa Stationen“. Man vil altsaa have Nykøbing By og omliggende Landkommuner til at betale 80,000 Kr., medens Staten vil give 20,000 Kr. Allerførst vil jeg henlede Opmærksomheden paa, at det vel neppe lader sig gøre at faa de omliggende Landkommuner til at yde Bidrag til en Tunnel i Nykøbing By. Lad os foretage det Tankeeksperiment, at Lyngby, Gentofte, Maaløv, Herløv, Glostrup eller Taastrup Kommuner skulde til at betale Bidrag til de Tunneler eller Viadukter, som bleve anlagte her i København. Hvis den højtærede Trafikminister foreslog noget saadant, tror jeg ikke, man vilde tage ham alvorligt. Men ganske parallelt dermed forlanger nu Statsbanedriften, at de omliggende Landkommuner skulle være med til at betale de 80,000 Kr. til en Tunnel ved Nykøbing By. Hvorledes man nu kan sige noget saadant som det, jeg citerede, at det er mere, fordi Byen har udviklet sig, end det er den Omstændighed, at Trafikken er i Stigning, forstaar jeg ikke, thi naar vi fortsætte med Indholdet af Anmærkningerne, synes jeg, at Statsbanedriften eller den højtærede Minister selv leverer Bevis for, at det netop ikke er Bebyggelsen, der har foranlediget, at man skal have en Køretunnel, men at det netop er Stigningen i Trafikken, der bevirker, at denne Køretunnel er bleven nødvendig. Straks da Falsterbanen blev anlagt i 1872, var der en Gangsti umiddelbart Nord for Banen, og det gik udmærket godt, med at komme over paa den anden Side af Stationen. Det er naturligvis rigtigt, at der ikke var saa stor en Bebyggelse Øst for Banen, som der nu er, men hele den ene Side af det saakaldte Østerbro fra Jappe Mølle ud til Bispegaarden var bebygget allerede den Gang. Jeg er selv barnefødt i Nykøbing, jeg kan huske den Gang,

da Banen blev aabnet, at hele den ene Side af Østerbro og ligeledes en stor Del af den saakaldte Søvej var bebygget allerede den Gang, og allerede den Gang var det nødvendigt at have en Forbindelse mellem den egentlige By og det, der laa paa den anden Side af Jernbanelinien, og denne Forbindelse fik man ved at lægge en Gangsti umiddelbart om Hjørnet af Stationen, paa den nordre Side af Stationsbygningen. Det gik da udmærket godt, man kørte baade med større og mindre Trækkevogne, ja, jeg tror endogsaa man kørte med Vogne forspændte med Heste — det var dog mere sjældent —, men der var en stor Trafik med Barnevogne og saa fremdeles paa denne Gangsti. Desuden havde vi Grønsundsvejen paa det Tidspunkt; senere kom Lollandsbanen til, og saa blev Grønsundsvejen ganske vist skaaren over af Jernbanelinien, men det var dog kun et enkelt Spor, der var Tale om, og selv om Leddet blev lukket, var det dog kun enkelte Gange pr. Døgn, det skete; kort og godt, det var kun ganske lidt, det generede den almindelige Trafik mellem de to Bydele paa det Tidspunkt. Men da saa Statsbanerne overtog Falsterbanen og vi fik bygget Gedserbanen, blev Forholdet betydelig forværret. Den Gangsti, jeg omtalte lige Nord for Stationen, blev flyttet ca. 500 Alen Nord for Byen til det saakaldte Sommerteater; det var allerede en væsentlig Forværrelse af Overgangsforholdene. Men dertil kom jo, at Overskæringen ved Grønsundsvejen blev benyttet i langt højere Grad end hidtil af langt flere Tog. Tidligere var der kun faa Tog, der gik til og fra Lolland, nu kom ogsaa alle Togene til og fra Gedser, saa Trafikken er bleven udvidet ganske betydeligt siden den Tid. Herom er det, den højtærede Trafikminister selv giver Oplysning i Anmærkningerne, som jeg skal tillade mig at citere. Der siges: „Siden Statsbanernes Overtagelse af Stationen er Godstrafikken paa samme bleven mere end fordoblet“, endvidere, „at Stationens Egenskab af Overgangsstation til det lollandske Banelinien og den heraf følgende omfattende Omrangering af Godsvogne medfører, at Stationens yderst indskrænkede Sporsystem er blevet fuldstændig utilstrækkeligt“, endvidere, „efter Aabningen af Dampfærgerouten Gedser—Warnemünde har Stationen derhos faaet en ny og særlig Betydning som Rangerings- og Omlæsningsstation for Stykgods til Udlandet. Dens Godsvognstrafik er derved stegen saa betydeligt, at