

har ikke bebrejdet hverken den højtærede Minister eller nogle af Statens sagkyndige noget som helst i den Retning. Jeg har kun fremført disse modstridende Erklæringer fra Statens forskellige sagkyndige paa dette Omraade som Støtte for den Opfattelse, jeg har, at dette Overopsyn med Digerne fra Statens Side ikke er nødvendigt, at man vil kunne undvære dette Opsyn, der, som jeg omtalte forleden, er ret kostbart. Jeg skal erindre om, at dette Tilsyn fra Statens Side koster Dige-skatyderne 1,000 Kr. aarlig, og at Opsynet kommer der 2 Gange aarlig for disse 1,000 Kr. og giver sine Ordre til, hvad der skal laves ved Digerne. Jeg mente, at naar Digeinteressenterne fik Lov til at vælge deres egen Bestyrelse, maatte denne Bestyrelse kunne overtage Opsynet med Digerne, og til Støtte herfor fremdrog jeg disse modstridende Udtalelser fra Statens tilsynshavende. Men Kærnen i Sagen er ikke, hvorvidt denne eller hin af Statens overordnede Opsyn har Ret eller ej, Kærnen er: Kan Falsters Dige-skatydere ikke blive fri for dette Tilsyn og derved spare 1,000 Kr. aarlig? Men dette Spørgsmaal har den højtærede Minister ikke omtalt med et eneste Ord.

Jeg skal derefter vende mig til Spørgsmaalet om Tunnelen ved Nykøbing p. F. Den højtærede Minister fastholder, at Landkommunerne saavel som Nykøbing By skulde være forpligtede til at yde et endog meget stort Bidrag til denne Tunnel, idet den højtærede Minister fastholder, at Statens Bidrag højest kan blive 20,000 Kr., hvorimod Kommunerne, saavel Bysom Landkommunerne, bør tilskyde 80,000 Kr. Maa jeg tillade mig at spørge den højtærede Minister, hvorfor den højtærede Minister da ikke har forlangt, at Landkommunerne her omkring København skulde være med til at betale de forskellige Tunneler og Viadukter ved København. Disse Landkommuner kunne dog ogsaa siges at have en vis Interesse i Niveauoverskæringerne her omkring København. Bønderfolk, der skulle køre ind til København, blive ofte standsede ved disse Niveauoverskæringer ganske som ved Nykøbing p. F. Hvorfor har man da ikke forlangt, at de omliggende Landkommuner skulle yde Bidrag til Københavns Banegaard? Og naar man ikke har forlangt dette her omkring København, forstaar jeg ikke, at man kan forlange, at Landkommunerne omkring Nykøbing p. F. skulle yde Tilskud til ganske lignende Foranstaltninger.

Den højtærede Minister fastholder, at

Tunnelen skal laves ikke som Følge af, at Trafikken paa Jernbanen er forøget i betydelig Grad, men som Følge af, at Byen har udviklet sig Øst paa, altsaa paa den anden Side Banelegemet, og den højtærede Minister paaberaaber sig i saa Henseende et Andragende, som Byraadet i Nykøbing p. F. har indsendt til Trafikministeriet, hvori det siges, at i 1872, da den falsterske Bane blev anlagt, var der paa den anden Side af Jernbanen kun Markjorder med spredt Bebyggelse. Jeg skal i den Anledning gentage, hvad jeg sagde sidst, at jeg er meget kendt i Nykøbing p. F. Jeg er barnefødt der, og jeg er tilstrækkelig gammel til at kunne erindre, hvorledes Byen saa ud, den Gang den falsterske Bane blev anlagt. Jeg lader mig i den Henseende ikke noget sige af dette Byraad, hvis store Flertal ikke har de samme Betingelser for at bedømme dette Forhold som jeg, fordi de ikke opholdt sig i Nykøbing paa det omtalte Tidspunkt. Jeg kan da fastholde, at der, den Gang Falsterbanen blev anlagt, var bymæssig Bebyggelse paa den anden Side Jernbanen ud til Bispegaarden. Hele den ene Side af det saakaldte Østerbro var fuldstændig bymæssig bebygget med Hus ved Siden af Hus. Der er neppe rejst et eneste Hus paa denne Side Østerbro siden da. Det er den ene Hovedgade, den anden er Søvejen. Ogsaa den var anlagt og tildels bebygget. Men selv med al den Bebyggelse, som Østerbro har i Øjeblikket, vilde Overgangsforholdene have været fuldt ud tilstrækkelige, hvis Trafikken havde været den samme som i 1872 eller blot den samme, som da Staten overtog Falsterbanen, naturligvis før Gedserbanen blev aabnet. Men omvendt kan den højtærede Minister jo ikke sige, at Overgangsforholdene havde været tilstrækkelige, som de ere nu, hvis Østerbro ikke siden den Tid var bebygget yderligere. Den Gang da Falsterbanen blev anlagt, var der kun et enkelt Spor at passere, naar man skulde over Overkørselen. Nu er der 7 Spor at passere. Den Gang var Niveauoverskæringen kun 19 Alen, nu er den 80 Alen. Der er dog en meget stor Forskel. Grønsundsvejen, som bliver overskaaren saavel af Banen til Lolland som af Banen til Gedser, af Havnebanen og af Banen til Sukkerfabrikken, er den eneste Forbindelsesvej, som Nykøbing har med hele Sydfalster. Under disse Forhold vil man forhaabentlig forstaa, for det første, at det er nødvendigt at gøre noget radikalt for at skaffe bedre Forbindelse mellem de skarpt afskaaene Dele af Byen, og