

hvis der alligevel skete Ulykker. Naar den højtærede Minister saa retter sig efter denne Anvisning, komme de samme Folk og sige: Ja, men det er rent galt. Nu vil ogsaa Skibsfarten andre Steder forlange betryggende Forholdsregler. Jeg synes, at det er en ret mærkelig Maade at argumentere paa.

Hvad Projektets Rentabilitet angaar, maa vi naturligvis holde os til de Beregninger, som ere foretagne af Statsbanerne og Ministeriet. Det kan ikke nytte noget, at vi ville sige, som jeg ogsaa har hørt udtale, at man helst vilde se de 340,000 Kr. liggende paa Bordet, som efter Forslaget skulle spares. Thi de, der tvivle om, at Foretagendet er rentabelt, maa jo søge at bevise, at Ministeriets Beregninger ere forkerte. Søfarten har gjort meget stor Modstand mod det foreliggende Projekt, og denne Modstand er jo dog nu ved dette Forslags Fremsættelse brudt. Søfarten har gennem sine Organisationer givet Forslaget sin Tilslutning, og der er altsaa ikke fra den Side noget i Vejen for at bygge Broen. Dette finder jeg ogsaa ganske rimeligt, eftersom Søfarten i Virkeligheden har faaet, hvad den har forlangt. Den faar Broen lagt saaledes, at der er Havne, hvad enten Skibene komme fra den ene eller den anden Side. Den har endvidere faaet Læmoler, den har faaet Bugserbaade og endelig Erstatning, for saa vidt alle disse Forholdsregler desuagtet ikke skulde vise sig tilstrækkelige, saaledes at der alligevel skete Ulykker. Søfarten har ogsaa faktisk indrømmet at have faaet, hvad den paa nogen Maade kan forlange, og den har slaaet sig til Ro dermed. Fra den Side er der altsaa ikke noget i Vejen.

Endvidere anføres der fra forskellig Side en Tvivl om, at Broen vilde kunne holde mod Isskruninger. Naturligvis er der ikke en eneste Bro i Verden, som kan siges at være absolut sikker mod Naturbegivenheder, f. Eks. Isskruninger. Men Erfaringerne fra andre Steder, hvor vi have Broer under lignende Forhold, vise dog ikke, at disse Isskruninger ere af den Art, at man af den Grund skulde undlade at bygge Broen. Og jeg mener heller ikke, at denne Bro vil være mere udsat for Isskruninger end Broer andre Steder, f. Eks. Broen over Limfjorden. Men i alle Tilfælde mener jeg, at man i den Slags Spørgsmaal burde stille sin Lægmandskundskab en lille Smule til Side til Fordel for Sagkundskaben. Naar vore Teknikere og Ingeniører mene fra Udlandet at have saadanne Erfaringer, at de kunne bygge

en Bro, uden at den behøver at være udsat for Skade ved Isskruninger, maa man respektere deres Mening fremfor den Mening, vi Lægfolk kunne have, eftersom vi ikke have fjerneste Begreb om, med hvilken Styrke eventuelle Isskruninger komme, og hvilken Modstandskraft den Bro, man agter at bygge, har overfor disse Isskruninger.

Der er forskellige, der stadig mene, at man burde foretrække den Route over Møen, som nu er bleven nærmere undersøgt, og som skulde gaa med en Bane over Vigerslev ned til Ulffssund, med Bro over Ulffssund, med en Bane over Møen, atter en Bro over Grønsund og endelig en Bane fra Grønsund til Nykøbing paa Falster. Overfor de to Hovedkrav, man kan stille til en Forbindelse mellem Sjælland og Lolland-Falster, var der for saa vidt ikke noget i Vejen for at gaa til en saadan Forbindelse. De to Hovedkrav ere nemlig disse: en hurtig og betryggende Forbindelse mellem København og det sydlige Udland paa den ene Side og en hurtig og betryggende Besørgelse af den lokale Trafik mellem Sjælland og Lolland-Falster. Af Hensyn til disse to Hovedkrav vilde Møen-Routen være mindst lige saa god som det her foreslaaede Projekt, ja, den kunde endog frembyde adskillige Behageligheder, som dette Projekt ikke har. Jeg er saaledes ganske paa det rene med, at der vilde opnaas en lille Besparelse af en Fjerdingvej, og at denne nye Route vilde drage mere Opland ind gennem den bedre Forbindelse mellem Øerne og Sjælland, end man her opnaar. Hvis man altsaa stod overfor et Enten-Eller, enten at skabe den nuværende Linie eller gennemføre Projektet om Møen-Routen, tror jeg absolut, vi burde foretrække denne for den nuværende Route. Men saaledes er Forholdet jo ikke. Den økonomiske Situation opfordrer jo i allerhøjeste Grad til at tage det billigste Projekt, som man kan komme af Sted med, og i saa Henseende mangler Møen-Routen meget, idet den nuværende Route kan forbedres med en Bro til en halv Snes Millioner, medens Møen-Routen vilde kræve en Udgift af over det dobbelte Beløb. Men hvis nu de ærede Medlemmer, der ere Tilhængere af Møen-Routen, i deres Modstand mod det her foreliggende Projekt fastholde Møen-Routen og derved bevirke, at vi ikke faa det foreliggende Projekt gennemført, saa vinde de absolut intet; thi det staar ikke paa, om vi skulde anlægge Møen-Routen eller gennemføre det foreslaaede Projekt. Det staar derimod