

som usagkyndig udtale en begrundet Mening om dette Forhold, men jeg vil gerne henstille, at det alvorligt bliver undersøgt, inden vi gaa videre.

Der er i et Bilag til Betænkningen fra i Fjor over det Lovforslag, der da var forelagt, fremkommet forskellige Udtalelser fra Folk dernede paa Stedet om de Ulemper, denne Bro vil medføre, og der er blandt andet peget paa, at en saadan Bro ikke vil kunne være garanteret imod, at Isgang, og hvad dermed staar i Forbindelse, vil virke ødelæggende paa den. Det er oplyst, at f. Eks. i Vinteren 1888, som ganske vist var en streng Vinter — men en saadan Vinter kan komme igen — optaarnede Ismasserne dernede sig til en Højde som Rundetaarn, altsaa over 100 Fod. Jeg vilde meget gerne have en af de sagkyndige afgivet Erklæring om, at den Bro, som de bygge der, vil kunne staa sig mod en saadan Isgang. Praktiske Folk, som have været bosatte paa denne Egn i mange Aar og have set, hvor forfærdelig Isskruninger kunne huser, føle sig ingenlunde overbeviste om, at en Bro der vil kunne gøres saa sikker, at man i alle Tilfælde kan stole paa, at den ikke vil blive ødelagt. Og hvis det sker, maa vi vide, at saa er vor Trafik med Udlandet afbrudt for lange Tider, og derved vil der maaske gøres meget mere Skade, end man i Øjeblikket har Øjet aabent for. Hvis en saadan Bro bliver ødelagt, vil det tage lange Tider at faa den repareret og gjort i Stand igen saaledes, at den atter bliver klar.

Det er ogsaa muligt — det er i alt Fald fremhævet fra Skibsfartens Side —, at Broen kan komme til at lide Havari derved, at Skibe af Strøm og Vind føres ind imod den. Hvor stor Faren er derfor, tør jeg naturligvis heller ikke sige, men praktisk kyndige Folk, jeg har talt med, sige, at der frembyder sig en stor Fare ogsaa for dette.

Jeg skal ellers ikke udtale mig vidtløftigt mod det foreliggende Forslag. Det er af den Natur, at det, saa vidt jeg har mærket, har saa mange Tilhængere, at Chancen for at faa det gennemført vel er ikke saa ringe. Men jeg vil, som sagt, bede det kommende Udvalg og Tinget som Helhed overveje alvorligt endnu en Gang, om det ikke vil være formaalstjenligt at gaa til at lægge Routen et andet Sted. Jeg tror, det vilde have mange Fordele, om man kunde enes om at gaa en anden Vej.

Beregningerne ere stillede op saaledes,

at Udgifterne ved at lægge Banen ned over Møen ville blive ikke saa lidt højere end Udgifterne ved den nu foreslaaede Route. Men i saa Henseende vil jeg ogsaa gerne have nærmere undersøgt, om der ikke kunde tænkes Besparelser paa Møens-Routen, saaledes, at Udgiftsforholdet for denne Route ikke stillede sig saa ugunstigt, som det ser ud til efter det foreliggende Forslag. Hvis der f. Eks. havde været indgivet Tilbud for Routen over Møen paa de Broer, som der skulle bygges, paa samme Maade, som der nu er indgivet Tilbud paa Masnedundsbroen, antager jeg, at Udgiften vilde stille sig noget gunstigere for Routen ned over Møen. Men dertil kommer, at naar vi bygge Masnedundsbroen, maa vi være klare over — og det antydes ogsaa i Bemærkningerne til Lovforslaget —, at Forudsætningen derfor er, at vi faa Dobbeltspor paa Banen fra Roskilde og videre Syd paa. Den Udgift, der vil medgaa dertil, er omtrent lige saa betydelig som Udgiften til Banen og Broerne ned over Møen. Og her synes jeg, der er det meget væsentlige Moment at tage i Betragtning, at Udgiften, der vil medgaa til Dobbeltsporet og til Masnedundsbroen, vil udelukkende komme den internationale Trafik til gode. Der vil ikke derved blive lagt en Kvadrattomme nyt Land ind under vort Statsbanenet. Vi skulle naturligvis ikke forsømme den kontinentale Trafik. Den skulle vi søge at udvikle for derved at gøre os konkurrence-dygtige overfor Udlandet, idet det naturligvis er til Fordel for os at faa saa megen international Trafik som mulig. Men hvis Banen lægges ned over Møen, maa vi, selv om denne Route vil koste lidt mere end Broanlægget, tage i Betragtning, at derved ville vi bringe et nyt stort Opland ind under vort Banenet. Vi ville faa 10 Mil ny Bane dernede, og vi ville faa en betydelig forøget Trafik. Den anden Linie vil ikke forøge den indenlandske Trafik en Smule. For Godstrafikkens Vedkommende vil det naturligvis ikke ske, og den indenlandske Persontrafik vil heller ikke blive forøget, hvorimod som sagt Linien ned over Møen sikkert vil medføre en betydelig forøget Trafik.

Der staar i Bemærkningerne til Lovforslaget, at hvis vi gaa til at lægge Linien ned over Møen, ville vi faa en Deling af Trafikken, idet den anden Linie, Sydbanen, ganske naturlig maa opretholdes, om end ikke i saa stort Omfang som nu. Men det bliver ikke blot en Deling af Trafikken, det bliver en meget stærkt forøget Trafik