

ninger vil være muligt at opnaa hverken ved den høje Bro eller ved Tunnelen. Der opnaas nemlig et Stigningsforhold af 1:200, og dette vil sige, at de Damplokomotiver, som er bestemte til at trække Toget hele Vejen, med Lethed kan føre Toget over denne Strækning. Naar man derimod gaar til en Tunnel eller til en høj Bro med betydelig daarligere Stigningsforhold, saa maa man være forberedt paa at skulle forøge den Trækraft, der er til Stede ved de daglige Togstammer. Jeg kan heller ikke se bort fra, at der er en meget betydelig Forskel i Prisen, naar en lav Bro kalkuleres til 10—11 Mill. Kr., medens en høj kalkuleres til 14—20 Mill. Kr., og en Tunnel kalkuleres jo til et tilsvarende Beløb. Naar jeg har ment at burde give efter for Flertallets Forlangende om en Højbro, saa er det egentlig af Hensyn til den Protest, som er fremkommet fra Skibsfartens Side, og de Krav, som stilles fra samme Side. Det har, som jeg bemærkede ved Fremsettelsen af Lovforslaget, været mig imod at genoptage den Bestemmelse, som fandtes i det tidligere Forslag om en Bro over Storstrømmen, hvorved Staten skulde paa tage sig Erstatningspligt overfor de Skibe, som kolliderede med Broen, og jeg kan ogsaa nok se, at det vil være ganske betydelige aarlige Udgifter, der vilde være forbundet med Driften af de Bugsefartøjer, som maatte holdes til Raadighed ved Broen. Alligevel mener jeg at burde fremhæve, at den lave Bro er saa betydelig billigere, og at den i Virkeligheden for selve Jernbanetrafikken vilde være at foretrække.

Naar man nu derefter skal vælge mellem en høj Bro og en Tunnel, er det jo egentlig fra alle Sider fremført, at Hovedpunktet maatte være, om man kan nøjes med en enkeltsporet Forbindelse eller man maa have en dobbeltsporet. Ved en enkeltsporet Forbindelse stiller Bekostningen sig omtrent ens, idet den dog er mindre for en høj Bro end for en Tunnel. Der kan nævnes forskellige andre, mindre betydende, Hensyn. Jeg tror imidlertid, at der i dette Spørgsmaal kun er et Synspunkt af virkelig Rækkevidde, og det er dette, om man vil anse det for tilstrækkeligt at have en enkeltsporet Forbindelse, jeg vil da bede ærede Medlemmer betænke, hvad det er for en Rute, det her drejer sig om. Det er for det første vor nuværende bedste Rute til Udlandet, og vi ved jo allesammen, at Anlægget af denne Bro skulde give Mulighed

for eller rettere give den endelige Sikkerhed for Gennemførelsen af Rødby—Femern-Ruten. Det er da en af de aller vigtigste kontinentale Forbindelser, der her søges oprettet, og man kan ikke se bort fra, at man saa snart som muligt bør sørge for, at denne Forbindelse bliver dobbeltsporet paa hele Strækningen. Ved det særlige Lovforslag om Dobbeltspor fra Ringsted til Næstved, som blev fremsat og vedtaget i denne Samling, forberedtes selvfølgelig kun den videre Udvikling, hvilket jo ogsaa har fundet Udtryk i det foreliggende Lovforslag, idet der derefter maa anlægges Dobbeltspor fra Næstved til Masned Sund. Men det er klart, at naar man kommer over paa Falster-Lolland-Siden, maa der ogsaa, for saa vidt det bliver til Alvor med Rødby—Femern-Ruten, anlægges Dobbeltspor gennem Lolland. Naar man da tænker sig en saadan helt igennem Første-Klasses europæisk Jernbanelinie med Dobbeltspor paa begge Sider af det Færvand, der skal passeres, anser jeg det for aldeles utvivlsomt, at selv om man i nogle Aar meget godt vil kunne nøjes med en enkeltsporet Forbindelse, vil man ikke i Længden blive staaende derved. Det vil ikke vare saa forfærdelig mange Aar, inden man vil finde det naturligt at forbinde disse to dobbeltsporede Jernbanestrækninger, som er bestemte for den allerstærkeste Trafik, ved en dobbeltsporet fast Forbindelse. Det er da ogsaa allerede udtrykt derigennem, at Flertallet gaar ud fra, at den Bro, der skal bygges, skal være bygget saaledes, at det senere ikke vil være vanskeligt at forsyne den med et andet Spor. Ud fra denne Betragtning er det, jeg mener, at man bør foretrække Flertallets Forslag om Anlæg af en høj Bro.

Imod taler altsaa de to Mindretal, idet dog den ærede Ordfører for det første Mindretal gjorde opmærksom paa, at der mellem ham og hans Medforslagsstiller nok kunde siges at være en Nuance i Opfattelsen, idet det ærede Medlem fra Verninge (Jensen-Sønderup) antages at være stemt for en Jernbanebro, hvilket har fundet Udtryk i det ene af Mindretallets Forslag, medens der i det principale Forslag kun siges, at man vil have en fast Jernbaneforbindelse. Jeg synes nu nok, at det af en Nuance at være er en temmelig stor Nuance, om man vil det ene eller det andet, og for øvrigt ogsaa med Hensyn til dette, om man vil bestemme sig eller ikke. Det forekommer mig nu, at det netop er meget nødvendigt, at