

[Tange.]

selve Ruten; der var den Gang en saakaldt vestlig Linie og en østlig Linie. Den østlige Linie, som der den Gang var Tale om, er den Linie, der i alt væsentligt følges i Forslaget nu. Men samtidig var der Uenighed om, hvorvidt man skulde bygge Bro eller hellere gaa til at bygge en Tunnel, og endelig var der meget stærkt delte Meninger om, hvorvidt man ikke skulde gaa til et helt andet Projekt, nemlig at bygge en ny Bane fra Køge over Præstø til Møn, og saa bygge to mindre Broer, en over Ulfsund og en over Guldborgsund, for paa den Maade at føre Trafikken videre til Falster. Det var ikke muligt at tilvejebringe Enighed om disse Ting her i Tinget. Resultatet af Forhandlingen i 1908 blev, at man bevilgede 100 000 Kr. til Trafikministeriet til en nærmere Undersøgelse af de paagældende Projekter, men de 100 000 Kr. var bevilget med den udtrykkelige Motivering, at der *skulde* fremsættes Forslag i Rigsdagssamlingen 1909—10. Den 9. Marts 1910 fremsattes saa Forslaget igen i Folketinget, og som man næsten kunde vente, blev det et Forslag, der i alt væsentligt havde samme Skikkelse som det, der var forelagt i 1908. Tunnelen viste sig ved nærmere Undersøgelse at blive for dyr. Mønsbanen havde man fra Statsbanernes Side opgivet, og Resultatet blev, at man fremsatte Forslaget i alt væsentligt i samme Skikkelse, hvori det var fremsat i 1908. Heller ikke i 1910 opnaaedes der Enighed i det Udvalg, der blev nedsat om Forslaget. Der foreligger en meget interessant og udførlig Betænkning fra dette Udvalg, der delte sig i et Flertal og et Mindretal. Flertallet, hvis Ordfører var Ingeniør Hammerich, fremførte mange vægtige Grunde til Fordel for at bygge Broen, medens Mindretallet fremførte antagelig efter deres Mening lige saa vægtige Grunde for ikke at bygge den. Jeg kunde have Lyst til at oplæse lidt af den Begrundelse, som Mindretallet fremkommer med i sin Betænkning, fordi det forekommer mig, at de Betæneligheder, man i Dag nærer ved at gaa til Bygning af Broen, i det væsentlige falder sammen med de Betæneligheder, som Mindretallet i 1910 gav Udtryk for.

Mindretallet sammenfattede den Gang sin Modstand mod Broforslaget i 3 Punkter, hvori der siges følgende:

„1. Det er ikke i Øjeblikket nødvendigt at gaa til forøgede Trafikmidler, for at Trafikken over Storstrømmen kan besørges tilfredsstillende. 2. Naar saadan Nødvendighed foreligger, bør det

nærmere undersøges og overvejes, om ikke Ruten over Møn eller en Tunnel bør foretrækkes. 3. Der maa under Hensyn til Statens hele finansielle Stilling stærkt advares imod at binde ca. 9 Mill. Kr. til Udgifter, der ikke i Øjeblikket ere absolut nødvendige.“

Af disse Grunde anbefaler altsaa Mindretallet at stemme imod Forslaget. Efter en meget langvarig Andenbehandling her i Tinget gik man saa til Afstemning, og man kan vel nok betegne denne Afstemning som en i en vis Henseende historisk Afstemning, thi, som det vil være mange ærede Medlemmer bekendt, faldt Forslaget, idet der blev afgivet 49 Stemmer for og 49 imod, medens 9 ikke stemte, og 6 var fraværende. Nu skal jeg ikke i denne Forbindelse komme ind paa Kommentarer til denne Afstemning — det kunde i og for sig være fristende, men det skal jeg afholde mig fra. Jeg skal nøjes med at sige, at det er jo let nok i Dag at se, at hvis Forslaget den Gang var blevet vedtaget, havde vi nu haft en Bro for et langt mindre Beløb, end der er Tale om i Dag. Den Gang var der, som det ogsaa blev nævnt af den ærede foregaaende Taler, Tale om et Beløb paa ca. 9 Mill. Kr. til Bygning af Storstrømsbroen, og det var ikke et Beløb, der hvilede paa Beregninger, men det var i Virkeligheden et Beløb, der var fremkommet ved, at man havde indhentet Tilbud fra udenlandske Firmaer, saa man kunde altsaa den Gang have bygget en Bro for det forholdsvist lille Beløb. Men det er jo ganske givet, at havde man faaet Broen bygget den Gang, vilde den ikke i Dag have været tilfredsstillende; man vilde for længst have rejst Krav om, at Broen skulde udvides ogsaa til en Færdselsbro, idet der jo den Gang kun var Tale om for det første en Lavbro og for det andet en enkeltsporet Jernbanebro.

Imidlertid gaar saa Aarene, og først i 1916 fremsættes der igen Forslag om Bygning af Storstrømsbroen. Denne Gang fremsættes Forslaget i Forbindelse med Forslag om en hel Række Jernbaneanlæg, navnlig i Jylland. Det lykkes heller ikke i 1916—17 at komme til Enighed om Forslaget. Der sker imidlertid den Forandring, at medens man i 1908 og 1910 kun tænkte paa at bygge en Lavbro, lykkes det nu her i Folketinget at blive enig om et Forslag, gaaende ud paa at bygge en Højbro. Forslaget blev vedtaget her i Folketinget i Rigsdagssamlingen 1916—17, men kom ikke længere, og i 1917 fremsattes det saa i Landstinget. Det viste sig imidlertid, at medens man her i Folketinget i alt Fald