

[Christiani.]

veksling for Rødbytogene, hvis Godsvogne desuden kan føres helt til Nykøbing i fælles Stamme med Gedservognene og Privatogtogene Vogne.

Den i Generaldirektoratets Redegørelse betegnede Linie II, som gaar fra Orehoved over Nykøbing—Sakskøbing—Maribo til Rødby, er en saadan Omvej, at den hverken prismæssigt eller trafikmæssigt kan anbefales, hvorhos den griber afgørende ind i det bestaaende Banenet, der desuden med stor Bekostning maatte forstærkes, hvilket under Drift altid er særlig kostbart.

Ankommen nordfra over Udvekslingsstationen ved Orehoved til Sakskøbing, der gennemkøres uden Stop, kunde man tænke sig en Maribo-Linie videreført ad den eksisterende Bane fra Sakskøbing til Maribo, hvor der standses, og derfra kunde der fortsættes ad en ny Banelinie direkte til Rødby. Men denne Linie vilde dels være 3 km længere end den direkte Sakskøbing-Linie, saa Tidsbesparelsen i Forhold til Ministerens Linie vilde kun blive 3 Minutter; Anlægsudgifterne vilde derimod med Ombygning af Stationerne i Sakskøbing og Maribo blive 9 Mill. Kr. dyrere og Driftsudgifterne ligeledes betydeligt forøget. Et Stop i Maribo vilde vel have betydelig Interesse for den vestlige Del af Lolland, men til Gengæld ikke for Falster eller den østlige Del af Lolland, hvortil kommer, at Maribo kun ligger 17 km fra Rødby Havn, hvor der i alle Tilfælde, efter hvad jeg har forstaaet — og jeg vil gerne bede den højtærede Minister bekræfte Rigtigheden heraf — vil blive Anledning til Af- og Paastigning paa den nye Bane, hvilket selvsagt vil have den største Betydning for den vestlige Del af Lolland. Man kan ad lidt mere direkte Vej ogsaa naa Maribo ved Linier fra Guldborg Syd om Sakskøbing og direkte til Maribo, eller endnu kortere — idet man maa huske paa, at Guldborg, Sakskøbing og Maribo danner en Trekant, hvor altsaa Grundlinien, Guldborg—Maribo, er kortere end Summen af de to Sider —, hvis man gaar direkte fra Guldborg til Maribo og derfor Nord om Sakskøbing, en Vej, der er et Par Kilometer kortere, men man maa da gaa over Sakskøbing Kanal, hvor der i saa Fald maa bygges en Klapbro af samme Art og under lignende Forhold som de, vi har ved Frederik VII's Bro over Roskilde Fjord, en Brobygning, der paa visse Maader træder hindrende i Vejen for den frie Trafik ind til Roskilde. At disse Linier kunde tænkes at være Muligheder, nævner jeg kun for Fuldstændighedens Skyld, men heller ingen

af disse Linier har fundet fornøden Tilslutning i Udvalget.

Ministerens Forslag bibeholder paa naturlig Maade Nykøbing som Jernbaneknudepunktet for Lolland-Falster og har efter alle foreliggende Forhold været det, der løser Opgaven paa ikke blot den billigste Maade med Hensyn til Anlægget, men ogsaa paa den billigste Maade med Hensyn til Driften og tillige tager et passende Hensyn til de forskellige Forbindelser af mere lokal Art. Derfor har Udvalget kunnet enes om at anbefale dette Forslag til Vedtagelse.

Endnu skal jeg tillade mig at pege paa det Tilsagn, der er givet af Ministeren om at tage Spørgsmaalet om Lollands-Banens Overgang til Statsdrift op til Overvejelse, saa snart normale Forhold atter maatte indtræde, et Tilsagn, som sikkert vil vække megen Glæde hos Befolkningen og Privatbanens Ledelse.

Endelig skal jeg henlede Opmærksomheden paa sidste Stykke af Generaldirektoratets Redegørelse, hvorefter det størst mulige Hensyn vil blive taget til de foregaaende Udstykninger omkring Lungholm.

Med disse Ord skal jeg tillade mig at anbefale det høje Ting at give dette store, betydningsfulde Lovforslag, som jeg ledsager med mine bedste og varmeste Ønsker, Tilslutning.

Aksel Larsen: Jeg erkender, at jeg er skuffet over, at Udvalgets Behandling af denne Sag ikke har bragt andet Resultat og ført til en væsentlig Ændring af Ministerens Forslag. Hvis man vil anlægge de Synspunkter, som synes at være de principielt grundlæggende for Ministeren og de Partier, der slutter sig til, at vi nu skal have denne Baneforbindelse, synes det mig at være noget meningsløst, at Fugleflugtslinien kun skal gælde fra Nykøbing F. til Rødby Havn og ikke den øvrige Vej. Hvis der havde været en lille Smule Principfasthed og Konsekvens i det — men det er maaske for meget at forlange af de samarbejdende Partier, der jo har lagt Principperne bort —, burde man gennemføre Fugleflugtslinien hele Vejen. Man burde have gennemført den ikke alene fra Orehoved til Rødby Havn, men ogsaa langt nordligere. Det forbavsede mig allerede, da man byggede Guldborgsundbroen for Vejtrafikken, at man da ikke tænkte paa, at der kunde blive Brug for en saadan Bane, og byggede Broen, saa den kunde benyttes som en Jernbanebro, eller i hvert Fald traf, om jeg saa maa sige, forberedende Øvelser dertil, saa man uden