

[Christiani.]

ning af en Bro over Lille Bælt, men Sagen blev af forskellige Grunde — derunder vel navnlig finansielle — henlagt. Først 50 Aar senere kom der virkelig Liv i den, og Broen indviedes som bekendt i 1935. Nu tror jeg nok, at man fra alle Sider i vort Land ser paa denne store og smukke Bro, dette Mesterværk af Ingeniørkunst, som en Del af Danmark, af alle meget nødtigt vilde have undværet i Dag. Og hvordan gik det ikke med Storstrømsbroen, den nødvendige Forløber for Rødby—Femern-Ruten! Den faldt i Folketinget i 1909, blev henlagt i Lands-tinget i 1918 og først bygget færdig og indviet paa Kongens Fødselsdag i 1937, en af de smukkeste Solskinsdage, vi har oplevet, og en stor national Fest. Hvem vilde i Dag have undværet Storstrømsbroen? Jeg tror ikke, det vil blive ret mange, og i hvert Fald slet ingen af dem, der bor paa Lolland-Falster.

Og jeg tror, det vil gaa paa samme Maade med Rødby—Femern-Ruten. Den vil fremme baade vort og vore nordiske Brødrefolks Samarbejde med det store Udland og indirekte blive en Kilde til Vækst og Liv inden for Erhvervslivet, hvoraf vi alle vil høste Gavn. Der kan derfor ikke for mig eller mit Parti være Tvivl om, at vi nu, da Tyskland er villigt til at samarbejde paa denne „Ønskerute“s Etablering og samtidig udføre sin Del deraf, vil give vor Støtte til denne betydningsfulde Sags Gennemførelse.

Naar derimod Spørgsmaalet rejser sig om Enkeltheder og Linieføring, ja, da har vi en hel Del Bemærkninger at gøre, men vi haaber, at alt vil klare sig i det Udvalg, som jeg gaar ud fra bliver nedsat, og jeg skal derfor her kun gøre nogle ganske faa Bemærkninger. Jeg tør ikke benægte, at vi maaske kan ende med at slutte os til Ministerens Forslag, men saadan uden videre paa Forhaand give Tilsagn, derom kan jeg dog ikke.

Det ser meget bestikkende og simpelt ud, at man i lige Linie fører Banen ind til Nykøbing over en fælles Bro uden Mellemstationer. Men er det nu ogsaa rigtigt? Jeg ser godt, det er en Fordel at køre paa en Strækning som fra Nykøbing til Storstrømsbroen, der allerede benyttes, og som Følge deraf naturligvis er billigere at drive, idet alt er indrettet paa dens Bevogtning og Pasning, men paa den anden Side er en Strækning som den foreslaaede fra Nykøbing til Rødby, helt uden Stationer, altsaa som en gennemgaaende Linie med det ene Formaal at fremme den paagæl-

dende Udlandstrafik, noget af et Særsyn og ej heller svarende til Linien Nykøbing—Storstrømsbroen, der jo har adskillige Mellemstationer. Det er noget, vi maa se nærmere paa i Udvalget. Det forekommer f. Eks. noget mærkeligt, at Nysted-Banen, som kommer sydfra, føres op under den nye Bane og derefter paa en Strækning af en hel dansk Mil langs med denne Bane. Der var jo dog maaske Mulighed for at indføre en Station ved Flintinge og altsaa for Nysted-Banens Vedkommende bruge den nye Bane ind til Nykøbing. Men det kommer jo an paa, om man vil holde Princippet rent: at der overhovedet ikke maa være nye Stationer paa den omtalte Strækning.

Saa vil der naturligvis blive gjort den Indvending mod den af den højtærede Trafikminister her foreslaaede Linie, at den ikke følger Fugleflugtslinien. Dette vilde derimod blive Tilfældet, hvis den førtes forbi Saks København og over en ny Guldborgsundbro. Herved vilde den kun blive 10 km længere at bygge end Linien Nykøbing—Rødby, men 12 km kortere at befære end Strækningen Storstrømsbroen—Nykøbing—Rødby; det er dog ikke sikkert, at den Undergrund, Banen her skulde bygges paa, er saa god, at Strækningen vil kunne bygges forholdsvis til samme Pris som Strækningen fra Rødby til Nykøbing.

Dette Spørgsmaal maa sammen med andre Spørgsmaal overvejes nærmere i Udvalget. Der er maaske ogsaa dem, der har tænkt sig den Mulighed, at man kunde benytte den eksisterende Bane fra Nykøbing over Saks København og videre over Maribo til Rødby. Det er naturligvis ogsaa et Spørgsmaal, man maa overveje i Udvalget, men jeg vil dog dertil sige, at denne Bane — saaledes som det ogsaa er fremhævet af den højtærede Minister — ikke er stærk nok, men at i saa Fald maa Skinnerne udveksles, endvidere maa Stationerne ved Saks København og Maribo ombygges, og endelig maa der bygges en ny Bane fra Maribo til Rødby Havn, hvilken Bane paa mange Maader maaske kommer til at overflødiggøre den nu eksisterende Bane. Men dette kan vi jo nærmere faa belyst under Diskussionen, som vil finde Sted i det Udvalg, der nu skal nedsættes. Jeg vil dog gerne gøre opmærksom paa, at hele den Tanke at benytte den nuværende Privatbane som antydet sikkert vil medføre saa mange Komplikationer, at Prisen paa Arbejdets endelige Fremstilling ikke vil blive billigere end den direkte Rute fra Rødby til Nykøbing eller den anden Linie, som jeg har nævnt.