

[A. M. Hansen.]

man ikke tabe Troen paa Fremtiden og ræsonnere saaledes: Nu er vi saa langt nede, at Gud maa vide, om vi nogen Sinde kommer op igen. Nej, det gælder om, at vi, naar Forholdene bedrer sig og vor Produktionskraft og vort Trafiksystem kan gøre sig gældende og tage Konkurrencen op igen, har vort Kram i Orden til at tage denne Konkurrence. Det er et Krav, der med Rette stilles til os, og som ikke paa nogen Maade fordunkles ved øjeblikkelige slette Tider.“

Just ud fra saadanne Forudsætninger synes jeg, man maa møde det Forslag, vi her behandler, og derfor vil vi fra vort Partis Side gaa med i Arbejdet for at naa den bedst mulige Løsning af den her foreliggende Opgave.

Dette er dog ikke ensbetydende med, at jeg finder Forslaget tilfredsstillende paa alle Punkter. Det er ikke let for en Ikke-Tekniker at udtale sig om Enkeltheder og om, hvorvidt Ændringer i den foreliggende Plan kan gennemføres, men jeg kan dog ikke afholde mig fra at gøre nogle enkelte Bemærkninger, og naar jeg indskrænker mig til disse, er det i Haabet om, at der i det kommende Udvalg vil blive givet mere indgaaende Oplysninger om Enkeltheder, end Forslaget med tilhørende Bemærkninger kan siges at give.

Naar Planen om Rødby—Femern-Ruten gennem Tiderne har været drøftet, har det altid været i Forbindelse med Kravet om den saakaldte Fugleflugtslinie, hvorved forstaaes en Jernbanelinie, der udgaar fra København eller, om man vil, fra Helsingør over Vigerslev til Køge, videre over Næstved, Vordingborg, over Storstrømsbroen, derfra over Vestfalster til Guldborg, videre over Guldborgsund, hvorfra den føres gennem Lolland over Saksøbing direkte til Rødby Havn. Denne lige Linie har man ikke fulgt i nærværende Forslag, og dette har jeg ikke noget at indvende imod. Jeg finder det nemlig ganske i sin Orden, at man betjener sig af de Jernbanelinier, vi har. Den højtærede Minister har vel tænkt, at Projektet kan blive kostbart nok endda, og dette kan jeg give den højtærede Minister Ret i.

Forslaget følger Gedser—Warnemündelinien fra København til Nykøbing uanset denne Liniens ret stærke Afvigelser fra Fugleflugtslinien. Forhaabentlig gør man dette ud fra det Ræsonnement, at Fordelene ved den relativt lille Tidsbesparelse, der kan opnaas ved at følge Fugleflugtslinien, ogsaa kan købes for dyrt. Men naar man gør dette Ræsonnement gældende og følger den gamle

Jernbanelinie paa den største Del af Ruten, nemlig fra København og helt ned til Nykøbing, kan jeg ikke indse Logikken i, at man paa det sidste og korteste Stykke nødvendigvis skal følge Fugleflugtslinien og anlægge en helt ny Bane fra Nykøbing til Rødby Havn.

Her er jeg ved min Hovedindvending mod det foreslaaede Projekt. Denne Banelinie foreslaas lagt tværs gennem Lollands frugtbare og tætbefolkede Egne, tilsyneladende uden fjerneste Hensyn til den Befolkning, som lever der, hvilket jeg paa Forhaand er meget betænkelig ved. Det ser nærmest ud, som om man efter en Lineal har trukket Linien Nykøbing—Rødby Havn uden andet Hensyn end Hensynet til den kendte matematiske Formel: mellem to Punkter er den lige Linie den korteste. Dette er ubestridelig rigtigt, men jeg mener ogsaa, at der er andre Hensyn at tage. Vel er Rødby—Femern-Rutens vigtigste Formaal at tilvejebringe den bedst mulige Forbindelse mellem Danmark og Udlandet, men dette Formaal bør efter min Mening søges løst med tilbørlig Hensyntagen ogsaa til indenrigske Forhold.

Hvorfor kan man ikke fortsætte fra Nykøbing paa samme Maade som paa Sjælland og Falster og benytte den nuværende Banelinie ogsaa paa Lolland? Jeg ser nok, at man hævder, at Banen Nykøbing—Nakskov er for svag til at bære de Maskiner, der skal anvendes. Jeg skal selvsagt ikke danne mig noget personligt Skøn over, hvorvidt dette er rigtigt. Her maa man selvfølgelig stole paa de sagkyndiges Dom, men er Banen for svag, maa man kunne ombygge og forstærke den, og skal der med fremtidigt Dobbeltspor for Øje erhverves et bredere Baneterræn, vil dette ikke tilnærmelsesvis betyde saadanne Ulemper, som Udstikningen af en helt ny Bane vil foraarsage.

Jeg kan heller ikke anse det for uforvarsomt at føre Ruten ad den gamle Bane over Maribo, fordi Banen derved fraviger den lige Linie. Dette vil efter Sigende forlænge Strækningen mellem Nykøbing og Rødby Havn med en 7—8 km, hvilket med blot 100 km.s Fart — man regner endda med 150 — vil forlænge Rejsetiden med en 3—4 Minutter. Jeg tror nu ikke, denne Lyn-togsstart spiller saa stor en Rolle i Konkurrencen mellem de forskellige Ruter, som man vil hævde. De faa Mennesker, for hvem Tiden er saa kostbar, at disse faa Minutter kan være af afgørende Betydning, benytter slet ikke Banerne, men betjener sig af Flyvemaskinerne, og der er ingen Tvivl