

udbredt Opfattelse, til hvilken jeg slutter mig, at den ideelle Forbindelse mellem København og Tyskland vilde være Rødby—Femern-Ruten. Denne Rutes fuldstændige Gennemførelse beror imidlertid ikke paa os, men paa Tyskland. Paa den anden Side er der ikke Tvivl om, at den første Betingelse for, at vi hos Tyskland kan skabe Interesse for Gennemførelsen af denne Rute, er, at vi her i Landet foretager den fornødne Forberedelse for den ved at iværksætte Bygningen af den Bro over Storstrømmen, som har været drøftet her i Landet i en Aarrække. Det forekommer mig, at der er saa meget mindre Grund til at vige tilbage for denne Foranstaltning, som Tilvejebringelsen af denne faste Forbindelse vil være af samme Betydning; hvad enten Rødby—Femern-Ruten bliver tilvejebragt eller ikke; Broen vil have den samme Betydning for Statsbanerne, selv om man bliver staaende ved den nuværende Forbindelse over Gedser—Warnemünde. Man vil ved Bygningen af denne Bro opnaa dels en Tidsbesparelse og dels en Driftsbesparelse, som vil være fuldkommen tilstrækkelig til at forrente Anlægget, og som derhos i sig selv vil give Ruten en Tiltrækning som international Forbindelse, hvilket jo i høj Grad vil begunstige Trafikken. Der blev, som bekendt, i Rigsdagssamlingen 1909—10 her i Tinget fremsat et Lovforslag om Bygning af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster; et Forslag, som desværre blev forkastet ved anden Behandling den 8. April 1910. Der kunde imidlertid være Grund til at tro, at Anskuelserne om denne Sag i den mellemliggende Tid har klaret sig saa meget, at der nu vil være Mulighed for at gennemføre Sagen, og jeg har i alt Fald anset det for min Pligt ved denne Lejlighed at fremsætte Forslag om Broens Tilvejebringelse. Jeg skal ikke gentage de mange og vægtige Grunde, som blev anført i det tidligere Lovforslag til Gunst for Sagen, men kun henvise til dem. De har i den mellemliggende Tid kun for saa vidt ændret sig, som de paa Grund af den stærkt tiltagende Trafik vejer saa meget tungere. Forslaget gaar i det væsentlige ud paa det samme som det forrige. Dog er der nogle enkelte Ændringer i det tekniske Program. Saaledes er Broens Længde forkortet med 100 m, og Taarnene paa Endepillerne er udeladte. Endelig er der foretaget en Forandring i Broens Konstruktion, som jeg vil mene er af meget stor Betydning for Broens Forhold til Søfarten; medens man i det tidligere Forslag havde

konstrueret en Svingbro, foreslaar man nu en Løftebro, saaledes at den Aabning, der tilvejebringes, naar Broen aabnes, bliver dobbelt saa stor som den tidligere, hvorhos ogsaa selve Gennemsejlingen bliver meget kortere. Jeg vil tro, at denne Foranstaltning, som sagt, vil være af stor Interesse for Skibsfarten og for en stor Del berolige den Frygt, som fra Skibsfartens Side af og til er blevet ført frem. Derimod er der udeladt en Bestemmelse, som fandtes i det tidligere Lovforslag, gaaende ud paa, at Statsbanerne skulde erstatte den Skade, som Skibe kom til at lide ved eventuelle Kollisioner med Broen. Det har altid forekommet mig, at denne Bestemmelse i sig selv er urimelig og vilde virke uheldigt, idet den, om end den ikke ganske fritager Førerne for Ansvar, saa dog frister dem til noget mindre Forsigtighed ved Gennemsejlingen, end naar Skibet selv har Risikoen, og desuden mener jeg, at de Foranstaltninger, som i øvrigt træffes til Betryggelse af Skibsfarten, samt Ændringerne i Broens Konstruktion i Virkeligheden har gjort Bestemmelsen overflødig. Det tidligere Lovforslag var udarbejdet i Tilslutning til et den Gang foreliggende, sikkert meget billigt Tilbud paa 8,250,000 Kr., medens det oprindelige, af Statsbanerne udarbejdede Overslag androg 10—11 Mill. Kr. Man kan selvfølgelig nu slet ikke regne med det den Gang foreliggende Tilbud, og Forslaget her bygger derfor paa en af Statsbanerne udregnet kalkulatorisk Anlægssum, som beløber sig til 10,900,000 Kr., og som er udregnet paa Grundlag af Priserne i 1914.

Den tredje og sidste Hovedpost i dette Lovforslag gaar ud paa at tilvejebringe en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Gennem adskillige Aar har der her i Rigsdagen, navnlig fra enkelte jyske Repræsentanter, været fremsat Krav paa og arbejdet paa Tilvejebringelse af en rationel Færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, og saa meget har disse Bestræbelser slaaet an, at i 1914, da Staten selv overtog Forbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus efter Det forenede Dampskibsselskab, vedtog Folketingets Finansudvalg en Opfordring til Ministeriet om at lade udarbejde Forslag til en Færgebro. I Tilslutning til denne Opfordring er der da siden anstillet Undersøgelse af de forskellige Ruter mellem Sjælland og Jylland, som der kunde være Tale om. Den Rute, som i enhver Henseende synes at maatte faa Fortrinet, er efter min Opfattelse en Rute fra Aarhus til Kalundborg eller mu-