

[Peder Nørgaard.]

firmaer. Med det store Vingefang, som kendetegner vore store Ingeniørfirmaer, og som vel ikke er uden Forbindelse med de gigantiske tekniske Opgaver, de har løst Verden over, blev ved den Lejlighed Problemerne om Vej- og Jernbaneforbindelserne saavel imellem de danske Landsdele som i Forholdet til vore Nabolande taget op. Der stilledes Forslag om Anlæg af tre Motorveje, nemlig mellem København og Esbjerg, mellem Krusaa og Hirtshals og endelig mellem København og Rødby. Nu tages altsaa det første Skridt. Oprindeligt havde man vel tænkt sig, at den første Begyndelse skulde være gjort med Forbindelsen København—Korsør. Naar imidlertid nu de første Spadestik tages paa Lollands Jord, vil det dog ikke vække almindelig Fortrydelse. For vort lille raastoffattige Land, der dog er forlenet med store Eksport-Evner, er det af Betydning for vort økonomiske Liv og for hele det danske Samfund, at vore Udfaldsveje mod Syd er helt i Orden.

Den Dag Forslagets første Etape er virkeliggjort, Motorvej-Strækningen fra Guldborgsund til Rødby Havn, er allerede et stort Fremskridt naaet. Takket være de gode sjællandske Hovedveje og Storstrømsbroen vil Biler fra Hovedstaden ad disse Veje og videre ad den nye Motorvej til Rødby Havn hurtigt og bekvemt kunne naa Rødbyfærgen, der saa paa mindre end en Time kan bringe dem over til tysk Jord, til vor store Køber og vor store Leverandør. Men ogsaa for Indenrigstrafikken vil denne Motorvej faa stor Betydning i Forbindelsen til og fra Midt- og Vestlolland gennem de Vejtilslutninger, der ganske naturligt etableres ved Skæringerne med de vigtigste Landeveje.

Ved Siden af de trafikmæssige Fordele, som Forslaget saaledes frembyder, og som vi forhaabentlig inden alt for længe maa faa Brug for, lægger mine Gruppefæller og jeg stor Vægt paa Forslagets beskæftigelsesfremmende Egenskaber. Største Delen af Udgifterne, 20 Mill. Kr. i første Omgang og senere yderligere 22 Mill. Kr., vil medgaa til danske Materialer og Arbejdsløn. Mangen god Ugølsen vil blive udbetalt, ikke blot til Gavn og Glæde for de Arbejdere, der paa Lønningsdagene kan putte Pengene i Lommen, men ogsaa indirekte for store Dele af vort Erhvervsliv.

Det maa altsaa erkendes, at den højtærede Trafikminister med den for nylig gennemførte Lov om den nye Jernbanelinie til Rødby Havn og nu med Forslaget om Fugleflugts-Motorvejen over Lolland

vil tilføre Erhvervslivet, navnlig paa vore Sydhavsvøer, gode Beskæftigelsesmuligheder, saa længe det staar paa med Anlæggene. Men maa jeg som et Hjertesuk fremviske et stille Haab om, at den højtærede Trafikminister ikke for de store Opgaver, der kræver mange Millioner, vil overse de mindre. Hvad Hjælp er de nye Samfærdselsveje f. Eks. for de Errindlev-Fiskere, naar de ingen Fiskefangst har at transportere, fordi deres Havns daarlige Forfatning direkte lægger deres Fiskeri Hindringer i Vejen? Det er jo ikke nok med gode Samfærdsleslinier, vi skal ogsaa have Produkter frem, der kan befordres ad disse Veje.

Om visse Enkeltheder i Forslaget, derunder Spørgsmaalet om Regler vedrørende Arbejdskraften, Linieføringen og Vejtilslutningerne, vil der formentlig blive Lejlighed til at forhandle nærmere i et kommende Udvalg, og jeg skal derfor hermed indskrænke mig til at anbefale Forslagets Fremme.

Christiani: Den ærede sidste Taler har paa forskellig Maade kommenteret det foreliggende Lovforslag, saa jeg kan fatte mig forholdsvis kort, saa meget mere som den højtærede Trafikminister ved sin Fremsettelsestale begrundede Lovforslaget ret udførligt.

Jeg paaskønner naturligvis meget det ærede Medlem Hr. Peder Nørgaards anerkendende Udtalelser over for de saakaldte store Ingeniørfirmaer og det Agitationsarbejde, de gjorde for nogle Aar siden, og hvoraf under Udredningen af Danmarks Trafikproblemer ogsaa denne Vej eller i alt Fald den Linieføring, der her er Tale om, udgjorde et Led.

Naar man skal tage Stilling til Forslaget om Bygning af en særlig Motorvej, maa man gøre sig klart, at Motortrafikken er af relativ ny Dato. For blot en Snes Aar siden var det en Sjældenhed at se et Automobil. Da jeg boede paa Landet i 1918, kørte jeg med Heste, og da jeg i 1920 fik min første Ford, var det en stor Begivenhed, skønt det var et mærkeligt Apparat, nærmest livsfarligt at køre med. I 1920 var der i Danmark kun eet Motorkøretøj for hver 103 Indbyggere, i 1939 var der en Automobil eller Motorcykel for hver 20 Indbyggere. Hermed er Danmark i Virkeligheden fremme i første Linie med Hensyn til Antallet af Motorkøretøjer i de europæiske Lande, idet alene Frankrig har forholdsvis flere. Men Udviklingen er i meget stærk Bevægelse, og jeg kan vel sige, at den langt fra er standset. Naar der engang kommer rolige