

[Ministeren for Landbrug og Fiskeri.]

man vil behandle Lovforslaget velvilligt og gennemføre det hurtigst muligt.

Formanden: Ligeledes uden for Dagsordenen giver jeg Ordet til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, for at han kan faa Lejlighed til at fremsætte det anmeldte Lovforslag.

Ministeren for offentlige Arbejder (Gunnar Larsen): Naar jeg i Dag har den Ære for det høje Ting at fremsætte *Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en Jernbane- og Automobilfærgefart over Femer Bælt, udgaaende fra Rødby Havn, med tilhørende Jernbaneforbindelse*, er det maaske værd at minde om, at det ikke er en ny Tanke, her føres frem. Det vilde unægtelig ogsaa være mærkeligt, om dette var Tilfældet, da selv et Barn med et Atlas foran sig sikkert vilde vælge Ruten over Rødby, hvis man spurgte det, hvilken Vej det vilde rejse fra København til Hamburg eller for den Sags Skyld til hele Vesteuropa.

Gaar man tilbage i Historien, viser det sig da ogsaa, at der allerede i det 15de og 16de Aarhundrede var en livlig Trafik til Tyskland over Rødby, som i 1454 fik tildelt Købstadsret af Christian den Første som Vederlag for at overføre Kongens Bud til Tyskland, og som i 1555 blev autoriseret Udførselssted for Heste og Kvæg til Tyskland. Jeg kan i denne Forbindelse ogsaa nævne, at Rødby i 1582 fritoges for forskellige Pligter som Følge af den „store Besværing af Rejsende“. Det er jo ikke lige netop denne Logik, man anlægger i vor Tid, og jeg tør i alle Tilfælde ikke love Rødby, at der kan opnaas nogen Forrettigheder for den, hvis dette Lovforslag bliver vedtaget, selv om Rødby ogsaa derigennem vil faa forøget Handel og Turistfart.

Da Jærnbannerne fik Indpas i Danmark, havde man jo ogsaa straks Øjnene aabne for Værdien af en Bane over Rødby. At det virkelig var alvorlige Planer, det allerede dengang drejede sig om, bevises bedst derved, at Civilingeniør Krølnkes Projekt om en Bane fra København over Køge og Næstved til Vordingborg og derfra videre til Syltholm i Nærheden af Rødby blev godkendt ved Loven af 9. Februar 1866: Planen strandede imidlertid paa Finansieringsspørgsmaalet. Det samme var Tilfældet, da C. F. Tietgen i 1872 prøvede at gennemføre Planen om en Rødby—Femern-Rute i Samarbejde med Tyskland.

I Mellemtiden blev, drevet af andre Kræfter, Gedser—Warnemünde-Ruten op-

rettet, men alligevel har Spørgsmaalet om Rødby—Femern-Ruten, som den ganske naturlige Fugleflugtslinie den er, holdt sig latent. Svenskernes Aabning af Trelleborg—Sassnitz-Ruten i 1909 som en Konkurrent til Gedser—Warnemünde-Overfarten gav Stødet til Dannelsen af en dansk-tysk Femernkomité. Det er vel nok sandsynligt, at dette Samarbejde vilde have ført til Rutens Gennemførelse, hvis ikke Verdenskrigen dengang havde sat en Stopper for den videre Udvikling.

Bygningen af Storstrømsbroen, der jo er af ganske overordentlig stor Betydning for hele Trafikken sydpaa og fremhæver Danmark som det ganske naturlige Gennemgangsland for Hovedtrafikken fra Skandinavien mod Syd og Vest, har jo atter bragt Rødby—Femern-Ruten frem i første Række. De ganske naturlige Fordele, Ruten gennem Danmark har, vil yderligere blive iøjnefaldende, hvis Rødby—Femern-Ruten gennemføres, idet denne Rute jo vil blive den absolut hurtigste, billigste og naturligste Vej fra største Parten af Skandinavien til hele Vesteuropa.

Det Lovforslag, jeg her har den Ære at fremsætte, gaar ud paa at udvide Rødby Havn, at anlægge en enkeltsporet Jernbane fra Nykøbing F. til Rødby Havn, med en Bro over Guldborgsund, at foretage de fornødne Ændringer i det bestaaende Jernbanenet paa Lolland og Falster og at anskaffe en Jernbane- og Automobilfærge.

Med Hensyn til Rødby Havn vil det være nødvendigt at flytte den østlige Havnemole og føre begge Moler ud paa dybere Vand. Der vil paa denne Maade blive Plads til to Færgelejer, men Planen gaar dog kun ud paa at anlægge eet Færgeleje foreløbig.

Banen, som skal anlægges fra Nykøbing F. til Rødby Havn, da den nuværende Privatbane over Maribo hverken med Hensyn til Udstyr eller Linieføring kan anvendes som international Linie, vil blive ca. 37 km lang og foreslaas kun anlagt enkeltsporet foreløbig, idet man dog selvfølgelig bør sikre sig Areal til Anlæg af endnu et Spor. Jeg skal yderligere nævne, at det ikke er Hensigten at anlægge Mellemstationer paa Jernbanen.

Broen over Guldborgsund forudsættes tilvejebragt ca. 200—300 m Syd for den nuværende Jernbanebro og udføres som en Lavbro med fri Gennemsejlingshøjde over dagligt Vande paa ca. 4 m i Gennemsejlingsfaget. Broen forsynes over Sejlrenden med et Klapfag med 25 m fri Gennemsejlingsvidde. Af Hensyn til Gennemsejlingsforholdene arbejdes der i Øjeblikket paa ogsaa