

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

at føre Privatbanerne over denne nye Bro, idet man derved vilde kunne nedlægge en af de eksisterende Broer, der kun har 15 m Gennemsejlingsvidde. Det siger sig selv, at det er en Ubekvemmelighed for Nykøbing By at skulle have tre Broer lige ved Havnen. Merudgifterne ved en saadan Ordning vil antageligvis andrage ca. 500 000 Kr., men det er jo en Forudsætning, at der kan skaffes en passende Ordning med de paagældende Privatbaner og Nykøbing Havn om Bidrag til baade Tilvejebringelse af den nødvendige Forbindelse og Vedligeholdelse af Bro og Sportilslutninger.

Til Overfarten til Femern paaregnes indtil videre kun anskaffet een Færge, og da Ruten maa anses at faa lige stor Betydning for Jernbane- og Automobiltrafikken, tænkes Færgen bygget med tre Spor og af lignende Størrelse som den nyeste Storebæltfærge.

Udgifterne er anslaaet til ca. 27½ Mill. Kr., hvoraf 4½ Mill. Kr. til Udvidelse af Rødby Havn og Anlæggelse af Færgestationen. Selve Færgen anslaaes at ville koste ca. 5½ Mill. Kr., og Jernbanelinien er anslaaet til ca. 12½ Mill. Kr., hvorefter Resten medgaar til Broen over Guldborgsund, Udvidelsen af Nykøbing Station og forskellige uforudselige Udgifter.

De Arbejder, det her drejer sig om, vil jo være af en meget omfattende Karakter og maa nødvendigvis strække sig over et længere Aaremaal, saaledes at de vil spille en ikke uvæsentlig Rolle ved Bekæmpelsen af Arbejdsløsheden, og Regeringen har da heller ikke næret nogen Betænkkelighed ved at optage dette Projekt under Beskæftigelsesplanen. Det er imidlertid ikke alene beskæftigelsesmæssigt set, at dette Arbejde har sin Værdi; Projektet maa i allerhøjeste Grad betragtes som værende af produktiv Art, idet Rødby—Femern-Ruten, foruden at aflaste Gedser—Warnemünde-Overfarten og til Dels Forbindelsen med Tyskland over Store Bælt, desuden byder paa følgende direkte Fordele:

For jernbanerejsende en Nedsættelse af Rejsetiden mellem København og Hamborg paa ca. 50 pCt. og Mulighed for Forbindelse paa nye gunstige Tidspunkter.

Ved Indlæg af Lyntog mellem København, eventuelt Helsingør, og Hamborg og omvendt vil der for lokale rejsende opnaas lignende Fordele, som Indførelsen af Lyntogstrafikken mellem Aarhus og København har medført, og for gennemgaaende rejsende vil der være Mulighed for, at et Morgentog fra Hamborg kan anbringes paa svensk

Grænsestation saa tidligt paa Dagen, at det ikke skulde være udelukket at naa frem baade til Stockholm og Oslo endnu samme Aften.

For Automobilister fra Danmark til Vesttyskland og videre sydover og vestover vil der opnaas en Afkortning af Vej-længden paa Land.

Endelig vil der opnaas en Nedsættelse af Sejltiden over Østersøen fra ca. 2 Timer til ca. 50 Minutter, hvorved Benyttelsen af denne Overfart bliver betydeligt billigere end Benyttelsen af den nuværende.

Endelig vil der opnaas en Billiggørelse af Godsfragterne mellem Sjælland, Lolland-Falster samt Sverige og Norge paa den ene Side og Nordvesttyskland paa den anden Side ved Benyttelse af denne Rute i Stedet for de nu eksisterende Ruter.

Det maa derfor forventes, at den nye Rute paa Grund af disse forbedrede Rejse- og Transportmuligheder vil medføre en betydeligt forøget Gennemgangstrafik med deraf flydende Indtægter for vort Land, og endvidere vil den Tid, Landets egne Beboere vil spare ved Benyttelsen af denne hurtigere Rute, naturligvis repræsentere en Værdi af ikke uvæsentlig Betydning.

Samtidig vil jeg henlede Opmærksomheden paa, at naar Planen ikke tidligere har kunnet gennemføres, skyldes det ogsaa i stor Udstrækning, at der ikke tidligere har kunnet skabes den Forstaaelse med Tyskland om en samtidig Udførelse af de tilsvarende Arbejder paa tysk Side, som maa være en nødvendig Forudsætning for, at Ruten skal have nogen Værdi. Dette Punkt ligger imidlertid i Dag ganske anderledes, idet Tyskland har sine Planer fuldt færdige og i Realiteten kun venter paa Signalet fra os om, at vi gaar i Gang med vor Del af Opgaven.

Jeg tillader mig at anbefale Lovforslaget til det høje Tings velvillige Behandling.

Formanden: Eksemplarer af de nu fremsatte Lovforslag vil blive omdelt.

Den eneste Sag paa Dagsordenen var:

Fortsættelse af første Behandling af Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1941 til 31. Marts 1942.

Formanden: Jeg vil allerede nu gøre opmærksom paa, at det er min Hensigt at søge Forhandlingen om Finanslovforslaget tilendebragt i indeværende Møde, eventuelt i et Aftenmøde.