

**[Friis-Skotte.]**

ske fra tysk Side, nemlig Tilvejebringelse af en fast Spor- og Vejforbindelse fra Hovednettet paa det tyske Fastland over Øen Femern til en Færgeshavn paa denne Øs Nordside.

Allerede under Storstrømsbroens Bygning mærkede jeg som daværende Trafikminister en stigende Interesse for Rødby—Femern-Ruten, og da det ærede Medlem Hr. Christiani i 1935 paa en dansk Ingeniørgruppes Vegne præsenterede mig deres bekendte store Planer med Hensyn til Broforbindelser over Store Bælt og Øresund, hvilke for den sidste Vedkommende var udarbejdet sammen med svenske Ingeniører, kunde det ærede Medlem ogsaa forevise mig en i Samarbejde med tyske Ingeniører udarbejdet Skitse til en Højbro over Sundet mellem Rødby og Femern. Jeg husker, og hvis det ærede Medlem erindrer det, vil han ogsaa kunne bekræfte det, at jeg om denne Plan om en Højbro mellem Danmark og Tyskland over Østersøen, ganske vist paa det smalleste Sted, udtalte, at denne Plan klang saa fantastisk, at den lød særdeles tiltalende, for den forudsatte, at vi til den Tid enten havde faaet Europas forenede Stater eller dog en ganske anderledes Sikkerhed for Fred i Europa, end vi i 1935 kunde regne med. Hvor langt vi i Dag er fra saadanne Tilstande, ved vel ingen i dette Øjeblik, men der er jo heller ikke i Dag Tale om at bygge Bro, men alene om en Færgesforbindelse, og den hilser jeg hjerteligt velkommen til Formidling af et voksende Handelssamkvem mellem Skandinavien og Tyskland og med de af den højtærede Minister i Fremsettelsestalen nævnte Fordele i Hurtighed og Billiggørelse saavel for Person- som Godsbefordring.

Ogsaa af beskæftigelsesmæssige Grunde er Forslaget os særdeles velkomment.

Jeg har i øvrigt ikke til Lovforslagets Detailler for mit Vedkommende saadanne Bemærkninger at fremføre, som ikke bedre kan fremføres og drøftes i et kommende Udvalg. Jeg skal derfor slutte med at takke den højtærede Minister for Lovforslaget og paa mit Partis Vegne anbefale dets Fremme.

**Christiani:** Jeg kan være enig i de Betragtninger, som den sidste ærede Taler, det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte, fremsatte paa den socialdemokratiske Gruppens Vegne. Jeg vil ogsaa gerne benytte denne Lejlighed til at takke det ærede Medlem for den Forstaaelse for de Trafikplaner, som jeg engang for nogle Aar siden havde den

Ære at forelægge for ham, da han beklædte Embedet som Trafikminister, og for den Forstaaelse og saglige Drøftelse, som jeg altid har fundet, naar der har været Anledning til at tale med det ærede Medlem om Trafikplaner. Det kan jo godt siges, at Planerne om Bygning af en Bro over Femern Bælt naturligvis hører til dem, som ligger ude i Fantasiens fjernere Fremtid, men efter alt, hvad der er sket i den senere Tid, og efter hvad vi har hørt om store Projektters og Arbejders Gennemførelser, kan de jo alligevel ikke betragtes som noget i al Fremtid fuldkommen umuligt.

Men, som det ærede Medlem sagde, drejer det sig jo heller ikke i Dag om Bygning af denne store Bro, men derimod om Etablering af en Færgesforbindelse mellem Rødby og Femern, og det er, som det er blevet fremhævet, ikke nogen helt ny Tanke. Det er ganske naturligt, saaledes som det jo ogsaa skete, da den højtærede Trafikminister fremsatte sit Forslag til denne længe diskuterede Fugleflugtslinie mellem København og Hamburg med Fortsættelse over Köln, Paris og Madrid eller Köln, Calais og London, at begynde et saa betydningsfuldt Forslag med en historisk Oversigt, og denne Oversigt gav den højtærede Minister jo i ganske korte Træk. Det var en Oversigt, som jeg helt ud kan tiltræde. Det er, mener jeg, ogsaa rigtigt, at ethvert Barn med et Europakort foran sig og spurgt om Vejen fra København til Hamborg uden Tøven vilde pege paa Ruten Rødby—Femern. Det er ogsaa rigtigt, at denne Rute har spillet en stor Rolle i Tiden, som gik forud for Banerne. Naar man alligevel ikke straks valgte den som den nye Forbindelse med Tyskland, ud over hvad der fandtes over Slesvig eller til Søs, men anlagde Forbindelsen Gedser—Warnemünde, ogsaa for Trafik til Hamborg og de vestlige Lande, havde det forskellige Aarsager. F. Eks. var Gedser-Ruten en mere direkte Linie til Berlin, og dernæst havde man i Forbindelse med Skib fra Korsør til Kiel i Virkeligheden en behagelig Personrute med tilstrækkelig Nattesøvn og kun et Par Timers Jernbanekørsel før og efter Sejlturen. Personlig har jeg ofte benyttet denne Forbindelse, der for en Nattejæse fra København til Hamborg var mindst lige saa behagelig som Gedser—Warnemünde-Ruten.

Efter at Sverige imidlertid i 1909 havde faaet etableret Ruten Trelleborg—Sassnitz, som blev ført frem med betydelige Anstrengelser og med megen Reklame paa begge Sider af Østersøen, skønt den havde en dob-