

[Christiani.]

belt saa lang Sejltur som Gedser-Ruten, dan- nedes der herhjemme den bekendte Femern- rute-Komité, hvor afdøde Direktør Olesen var Formand, med en tilsvarende Komité i Lybeck, der samarbejdede for at gennem- føre Rødby—Femern-Ruten.

Der var imidlertid, som det ærede Med- lem Hr. Friis-Skotte rigtigt fremhævede, fra tysk Side i lang Tid ikke videre Til- bøjelighed til at gennemføre en saadan Trafiklinie. Det skyldtes vel dels, at den med sin hurtigere Forbindelse og navnlig paa Grund af den langt kortere Sørejse vilde betyde en uønsket Konkurrence til Trelle- borg-Ruten, som dengang var i sin Opkomst, og som man ikke ønskede at byde en større Konkurrence end højst nødvendigt, dels laa Forholdene maaske ogsaa saaledes, at der var et vist Konkurrencehensyn fra Berlins og Kiels Side over for Hamborg, saaledes at man ikke gerne saa Fugleflugtslinien eta- bleret.

Sagen laa derfor hen i en lang Aar- række, selv om de nævnte Komiteer og for- skellige andre aldrig forsømte nogen Lejligh- ed til at slaa til Lyd for denne Rute og fremhæve dens mange Fortrin. Jeg skal her nævne det utrættelige Arbejde, som udførtes tidlig og silde af afdøde Professor John Munch-Petersen, der i Skrift og Tale ikke ophørte med at fremhæve Fordelen ved Rødby—Femern-Ruten. Jeg henviser i saa Henseende til Professorens mange trykte Udredninger desangaaende. Jeg kan kun dybt beklage, at han ikke skulde opleve denne Dag.

Det særligt karakteristiske for Rødby- Femern-Ruten er jo, at den indgaar i en saa at sige retlinet Forbindelse mellem København og Hamborg og videre som foran nævnt til hele det sydvestlige Europa, England inklusive, og dernæst, at Stræk- ningen København—Hamborg herefter er 341 km, medens København—Hamborg over København—Warnemünde er 428 km, saaledes at der er en Forskel i Vej længde paa 87 km. Dertil kommer imidlertid, at der i de to nævnte Vej længder indgaar hen- holdsvis 19 og 46 km Sørejse, hvad der for overmaade mange og i daarligt Vejr for næsten alle gør en stor Forskel. Hvem har ikke visse Minder om bevægede Overfarer fra Gedser til Warnemünde? Jeg mindes i saa Henseende min første Overfart i 1901 med Skib, inden Færgen endnu var kom- met; det var en alt andet end behagelig Tur. Sørejsen mellem Rødby og Putt- garden paa Femerns Nordspids vil kun vare ca. $\frac{3}{4}$ Time og foregaar over væsentlig

roligere Vand end mellem Gedser og Warne- münde, hvor Sørejsen varer 2 Timer.

Disse Forhold har imidlertid længe været kendt, men det kunde alligevel ikke bringe Forbindelsen i Stand. Det var først, efter at den nye Regering i 1933 kom til Magten i Tyskland, at der fra den Side skete en Ændring og vistest større Interesse for Sagen. Hertil var der forskellige Grunde, bl. a. ogsaa den, at Trelleborg-Ruten efter- haanden var blevet saa optaget, til Tider næsten overbelastet, kan jeg sige, at man snarere ønskede en Aflastning af Ruten end det modsatte.

Bekendt med de store Arbejder, der fra den nye Rigskanslers Side — og da særlig gennem hans Generalinspektør for det tyske Vejevæsen, Dr. Todt — blev or- ganiseret med det Formaal at forbedre det tyske Vejevæsen, navnlig ved Paabegyndelsen af et storslaaet Program for Byg- ning af façadeløse Automobilveje over hele Tyskland, besluttede i 1934 nogle danske Ingeniørfirmaer, saaledes som det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte venligst gav Ud- tryk for i sin Tale for nylig, at udarbejde til Brug for den danske Stat et fuldt færdigt Projekt til Bygning og Udbygning af de vigtigste Hovedruter i Danmark mellem de enkelte Landsdele og med Hensyn til disses Forbindelse med de forskellige Ud- lande. Der etableredes ved den Lejlighed, som det er nævnt, et Samraad med Grupper af tyske og svenske Ingeniører. Man hen- vendte sig bl. a. til de respektive tekniske Myndigheder, derimellem ogsaa til den tyske Generalinspektør, Dr. Todt, der viste hele Projektet overordentlig megen Inter- esse. Han tilsagde det sin Støtte og gav de udarbejdende Ingeniører saa mange gode Raad for Gennemførelsen af Planen i sin Helhed, ganske specielt for Etableringen af den naturlige Forbindelse mellem Danmark og Tyskland over Rødby—Femern, som man overhovedet kunde ønske det. Sam- tidig foregik der mellem de respektive of- ficielle Myndigheder visse Forhandlinger om Mulighederne for Fremme af denne For- bindelse.

Den 9. Marts 1936 afleveredes de nævnte Projekter til den daværende Trafikminister Fisker, idet man overdrog Ministeren den fri og ubundne Benyttelse af Projekterne, ganske som han ønskede det. I Løbet af de følgende Aar førtes Forhandlingerne videre og havde i Virkeligheden naaet et saadant Stadium, at jeg mener at have Grund til at tro, at selv om Krigen ikke var kom- met, vilde de alligevel være blevet bragt frem for Rigsdagen, et Forhold, som jeg