

[Christiani.]

Der er ogsaa yttret Ønske om, at man ved denne Lejlighed skulde se at faa større Dele af Privatbanerne indordnet under Statsdrift, men det er jo en Opgave, som falder noget uden for det Formaal, man her tager Sigte paa. I det hele taget maa jeg sige, at det, det gælder om, naar denne Opgave skal løses, er naturligvis at holde sig klart for Øje, at man ønsker den hurtigste og billigste direkte Forbindelse fra København og Sjælland over Storstrømsbroen ned til Rødby. Dette Maal maa holdes fremfor alle andre, og hvis det ikke drejer sig om særlig vigtige Interesser, som kan imødekomes uden at forringe Maalet, saa maa lokale Interesser formentlig bøje sig for Løsningen af den store Opgave, som er Formaalet med Lovforslaget.

Hvad angaar Færgeforbindelsen, saa er det rigtigt, at Færgen bliver tresporet, og at Færgerne bliver bygget paa samme Maade som Storebæltsfærgerne, idet det naturligt maa hævdes, at disse Færger skal danne Reserve for hinanden.

Ja, det er kun nogle enkelte Bemærkninger, jeg her har fremsat, men i Udvalget vil der blive Anledning til yderligere at gaa ind paa Enkeltheder, og der vil alle eventuelle Ønsker kunne blive drøftet. Jeg kan paa mit Partis Vegne tilsige vor Beredvillighed til at gaa ind i Arbejdet for en saglig Løsning og en saa hurtig Løsning som muligt af den foreliggende vigtige Opgave, og jeg takker den højtærede Trafikminister, fordi han nu har bragt denne store Sag, der ogsaa betyder — det maa vi ikke glemme i denne Tid — et højst vigtigt Beskæftigelsesmoment, frem for dette høje Ting.

Grønning: Lovforslagets Hovedbestemmelser findes i § 1, der bemyndiger Ministeren for offentlige Arbejder til at træffe alle de ved det paatænkte Baneanlæg nødvendige Foranstaltninger, og i § 3, der bestemmer, hvorledes Finansieringen skal finde Sted: de nødvendige Beløb skal bevilges paa de aarlige Finanslove, og Finansministeren bemyndiges til at tilvejebringe de til Anlæggenes Gennemførelse fornødne Beløb ved Udstedelse af Statsobligationer. Endelig er der en Bestemmelse i § 4, der tager Sigte paa Arbejdssituationen, idet det paalægges Ministeren for offentlige Arbejder efter Forhandling med Arbejds- og Socialministeren at fastsætte de nærmere Regler for Gennemførelsen af de i denne Lov omhandlede Jord-, Havne- og Broarbejder.

Betydningen af dette Jernbaneanlæg med tilhørende Færgeforbindelse til Femern og derfra Tilslutning til det tyske Jernbaneanet ligger deri, at denne nye Trafikrute i Forbindelse med de hidtidige sydgaaende danske Linier ad korteste Vej forbinde Danmark og de skandinaviske Lande med de store mitteuropæiske Kontinentalruter. Dette medfører, at man ved Benyttelsen af denne Rute ved Afrejse fra København kan naa de fleste europæiske Storbyer paa $\frac{1}{2}$ —1 Døgn. Man tør derfor gaa ud fra, at Rødby—Femern-Ruten ikke blot bliver en dansk-tysk Forbindelseslinie, men en nordeuropæisk Trafikrute af første Rang.

Denne store Besparelse i Rejsetid skyldes naturligvis ikke alene den nye Rutes Afstandsforkortelse, men ogsaa Jernbanernes forøgede Tempo og Muligheden af at benytte de hurtigste Linier. Afstandsforkortelsen er i øvrigt betydelig. Vor nuværende Hamborg-Forbindelse over Gedser—Warnemünde er 380 km Jernbanedistance og ca. 46 km Sejldistance. Paa den nye Rute foreligger der Muligheder for en Jernbanedistance, der er ca. 45 km, eventuelt 60 km kortere, og en Sejldistance, som er 27 km kortere; Sejldistancen bliver saaledes kun ca. 19 km, som er Afstanden mellem Rødby Havn og Puttgarten paa det nordøstlige Hjørne af Femern. Tilsammen bevirker disse Afstandsforkortelser i Forbindelse med hurtiggaaende Tog, at Rejsetiden København—Hamborg formindskes med ca. 50 pCt.

Tanken i Lovforslaget har været drøftet saa indgaaende som næsten ingen anden trafikal Idé, der har tilsigtet en Forbedring af vor Rejseforbindelse og Godstrafik med Omverdenen. Den nye Rute vil derfor være kendt af enhver, endnu forinden Arbejdet med den er paabegyndt, og med Navnet „Fugleflugtslinien“ er det fastslaaet i den almindelige Bevidsthed, at ved Anlæg af denne Rute er Formaalet den korteste og mest direkte kontinentale Forbindelse.

Dermed skal naturligvis ikke være sagt, at al anden fremtidig Reklame for Banen bliver overflødig. Det kan jo godt være, at et Hyldestdigt, en Ode eller en Sonet af Kaj Munk i Statsbanernes Brochurer til sin Tid vil befordre Trafikken paa den nye Rute.

Jeg skal dernæst fremsætte nogle Indvendinger mod den Linieføring, som foreslaaet i Ministerens Forslag. Samtidig med at man paa alle Planens Udviklingstrin hidtil har fastholdt Hovedformaalet, den korteste og mest direkte Linie, har man dog naturligvis ikke villet se bort fra,