

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

København over Køge og Næstved til Vordingborg og derfra videre til Syltholm i Nærheden af Rødby godkendt ved Lov. Men dette saavel som mange senere Forsøg paa at oprette en Rødby—Femern-Rute strandede enten paa Grund af Finansieringssspørgsmaalet, eller fordi det ikke var muligt at faa Tyskerne til samtidig at sætte de tilsvarende Arbejder i Gang i Tyskland.

Det siger jo nemlig sig selv, at Rødby—Femern-Ruten, der — navnlig efter at Storstrømsbroen er blevet bygget — vil blive den absolut hurtigste, billigste og naturligste Vej fra største Parten af Skandinavien til Vesteuropa, staar og falder med, at der skabes en tidssvarende Forbindelse fra Femern sydpaa. Paa dette Punkt ligger det imidlertid nu saaledes, at Tyskland faktisk har sine Planer fuldt færdige, og der skulde derfor netop nu være de bedst mulige Betingelser for Gennemførelsen af den gamle danske Tanke om Oprettelse af en Rødby—Femern-Rute.

Hvad angaar Lovforslagets Enkeltheder, skal jeg blot ganske kort gøre opmærksom paa, at der med Hensyn til Jernbanen har været fremsat flere forskellige Forslag vedrørende Linieføringen, men efter en nøje Gennemgang af disse i det af Folketinget nedsatte Udvalg er man blevet staaende ved det oprindelige Forslag om at benytte den eksisterende Banestrækning til Nykøbing og anlægge en ny enkeltsporet Jernbane i nogenlunde lige Linie fra Nykøbing til Rødby Havn uden Mellestationer.

Jeg skal yderligere nævne, at der i Rødby Havn vil blive Plads til to Færgelejer, men at det foreslaas indtil videre kun at anlægge det ene. Ligeledes paaregnes der indtil videre kun anskaffet een Færge, og da Ruten maa ventes 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 ca. 4½ Mill. Kr. falder paa Udvidelsen af Rødby Havn og Anlæggelsen 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 uforudselige Udgifter.

De Arbejder, det her drejer sig om, vil jo blive af en meget omfattende Karakter og strække sig over et længere Aaremaal, saaledes at de vil spille en Rolle ved Be-

kæmpelsen af Arbejdsløsheden, og Regeringen har da heller ikke næret Betænkighed ved at optage dette Projekt under Beskæftigelsesplanen.

Det er imidlertid ikke alene beskæftigelsesmæssigt set, at dette Arbejde har sin Værdi; Projektet maa i høj Grad betragtes som produktivt, og jeg skal i denne Forbindelse tillade mig at henvise til Bemærkningerne til Lovforslaget, hvori er anført alle de Fordele, det byder paa. Det er min Tro, at den nye Rute paa Grund af forbedrede Rejse- og Transportmuligheder vil medføre en betydeligt forøget Gennemgangstrafik med deraf flydende Indtægter, og den Tid, Landets egne Beboere vil spare ved Benyttelsen af denne hurtigere Rute, vil naturligvis ogsaa repræsentere en Værdi af ikke uvæsentlig Betydning.

Lovforslaget er vedtaget enstemmigt i Folketinget, og jeg skal tillade mig at anbefale det til Vedtagelse ogsaa i det høje Landsting.

**C. E. Christiansen:** Af den Behandling, som Lovforslaget om dette store Projekt har faaet i det høje Folketing — en Behandling, der, særlig i Betragtning af Projektets store økonomiske Rækkevidde, vist kan betegnes som Rekord i Henseende til hurtig Gennemførelse —, er jeg klar over, at alt Haab om at faa Ændringer i „Fugleflugtslinien“, som Rødby—Femern-Ruten hidtil almindelig benævntes, men som altsaa ikke bliver nogen Fugleflugtslinie, maa opgives.

Jeg er naturligvis klar over, at den nye Bane anlægges ikke af Hensyn til dansk lokal Trafik, men som international Trafikrute, Udfaldsporten mod den store Verden, og at Banelinien maa anlægges under Hensyntagen hertil.

Da Folketingets Vedtagelse altsaa viser, at der ikke er Mulighed for nogen som helst Ændring i Planen, skal jeg ganske afholde mig fra at fremføre Argumenter, som kunde tale for en anden Linieføring. Men jeg kan alligevel ikke undlade at udstøde et Hjertesuk over, at der ikke samtidig med dette Projekts Gennemførelse er taget det ringeste Hensyn til Lolland, en Landsdel, der fra Statens Side, ikke mindst i jernbanemæssig Henseende, hidtil har været og altsaa fremdeles vil blive stifmoderligt behandlet.

Rødby Købstad med Havneby faar sin gamle Ønskedrøm om at blive Forbindelsesled i den internationale Trafik opfyldt, og det kan alle Lollændere glæde sig over; men det bliver kun denne Bys og