

## [Frede Nielsen.]

bindelserne i orden, det arbejder meget energisk. Jeg skal ikke på nogen måde kritisere dette selskab; såvidt jeg ved, er det et kapitalstærkt selskab, sikkert også med erfaring i at besejle ruter af en sådan karakter som her. Alligevel advarer jeg imod, at man lader selskabet komme ind og løse denne særlige opgave. Fra næsten alle sider erkendes berettigelsen af offentlig drift, når det gælder trafik på de store ruter. Det må også være rigtigt sådan. Det vil derfor, synes jeg, være forkert at lade et privat selskab gå ind i en rute, der før eller siden vil blive en betydelig international rute og kræve overordentlig meget både med hensyn til overførelse af biler og jernbanevogne. Private selskaber kan for min skyld eventuelt gå ind i sekundære ruter, så meget de vil, hvis statsbanerne og andre ikke er klar til at tage disse opgaver op, men jeg synes, det ville være en forkert disposition at lade et privat selskab gå ind i en international og meget krævende rute, som denne her vil blive før eller siden. Dertil kommer, at selskabet udelukkende regner med Rødby—Femern ruten med Rødby Havn som udgangspunkt fra dansk side, men Rødby Havn kan ikke foreløbig komme i betragtning med hensyn til overførelse af biler og personer. Vi hørte det tydeligt nok af spørgsmålet her forleden, hvor den højtærede forsvarsminister redegjorde for, hvordan det lå, hvordan ministrygningsmateriellet var meget slidt og skulle repareres, hvordan netop vintertiden var meget uheldig for ministrygning, sådan at der ikke var nogen som helst udsigt til, at stryking af disse 7—8 sømil fra Rødby Havn til den nu strøgne rute midt gennem Østersøen kan foretages foreløbig. Men jeg føjer til, at forudsætningen for ikke at lade selskabet gå i gang naturligvis er den, at DSB til gengæld er klar til at tage denne opgave op, men det er DSB, og arbejdet kan realiseres meget hurtigt.

I den korte tid, jeg havde med spørgsmålet at gøre, fik jeg lejlighed til at tage ned til Rødby Havn og se på forholdene; jeg studerede de arbejder, der allerede er udført med hensyn til veje, så på havnen dernede og på de muligheder, der foreligger, og kørte så videre sammen med en hel række af de ledende embedsmænd til Gedser for at se, hvordan det lå der. Samme aften holdt vi et møde og blev klar over, hvilke planer vi skulle søge at følge. Vi blev klar over, at fra Gedser ville planen kunne realiseres meget hurtigt og faktisk

uden udgift. Det ligger sådan, at den dampfærge, der nu klarer forbindelsen Gedser—Warnemünde een gang i døgn, vil kunne klare også overførslen af biler fra Gedser til en havn et eller andet sted på Vesttysklands Østersøkyst. Færgelejerne i Gedser ligger klar, der skal kun laves en smule anordning til biler, så de kan køre ombord på færgen. Man vil altså kunne etablere en sådan biloverførsel næsten uden udgifter fra dansk side.

Det næste, vi tog sigte på, var at få føling med de tyske myndigheder. Vi fik hurtigt, allerede efter nogle få dages forløb, den første uofficielle føling med tyskerne, og senere, ved jeg, har DSB skriftligt henvendt sig til de vesttyske baner. Hvis trafikministeren vil det, kan han sikkert hurtigt blive klar over tyskernes stilling til hele dette spørgsmål. Her tænker jeg på de officielle tyske myndigheder, jeg tænker ikke på henvendelser fra interesserede eller konkurrerende tyske byer.

Men hvis man etablerer denne rute — og det vil jeg mene, man skal, og gøre sig klar til så hurtigt som muligt —, så bør det ikke betyde på nogen måde, at man svigter Rødby Havn. Man bør føre arbejdet videre dernede; der er i forvejen fra dansk side sat så store kapitaler ind, at jeg synes, de før eller siden må udnyttes. Der er allerede brugt millionbeløb til vejanlæg, således at f. eks. vejstrækningen Maribo—Rødby Havn kan gøres færdig for meget små penge, og projektet om nye vejanlæg på strækningen Saksøbing—Maribo indgår jo allerede i amtets planer, så også disse arbejder mener jeg man før eller siden må gøre færdige. Der er også ofret meget på jernbanestrækningen, men det kommer sikkert ikke foreløbig igennem.

Man bør altså efter mit skøn søge at gøre Rødby Havn-projektet klart, ministryge, såsnart det er muligt, uddybe yderligere, såsnart det kan lade sig gøre. Jeg beklender mig til dem, der tror på Rødbyrutens fordele. Den repræsenterer den korteste sejltid, og det betyder meget med 7—8 sømil mindre på hver eneste tur. Jeg tror også, det vil være heldigt for havnens egen skyld. Der er ingen grund til at tro, at denne havn nogensinde får større betydning, men nogen lokal betydning kan den få, og derfor vil det være heldigt også for de lokale interesser, om denne ministrygning bliver udført.

Til det, jeg har sagt, vil jeg endelig ganske kort føje, at jeg forstår nødvendigheden af den indskrænkning af store anlægsarbejder og nyanskaffelser, der er tale om nu, med