

[Frede Nielsen.]

være brug for alle linier. Hvilken prioritet får da de enkelte hovedopgaver for os? Er det rigtigt, som nogle hævder, at Store-Bæltstroen må og skal være nr. 1 i rækkefølgen? Jeg tror det afgjort ikke. Det er rigtigt, som en taler sagde under debatten her forleden om den nye færgerute, at Store-Bælt er og bliver kongevejen. Ja, men den vil ikke være tilstrækkelig. Størrelsen af denne opgave, altså bygningen af en Store-Bæltstro, må unægtelig også få os til at tænke os nøgternt om. Store-Bæltstroen bliver en ren dansk opgave, medens en Øresundsbro eller en tunnel bliver en dansk-svensk opgave og fugleflugtslinien en dansk-tysk opgave, og ingen af disse koster tilnærmelsesvis det, som en Store-Bæltstro vil koste; min vurdering heraf står naturligvis helt for min egen regning. Jeg tror, at den rigtige prioritetsrækkefølge må være denne: forbindelsen over Øresund ved bro eller tunnel — linieføringen skal jeg ikke tale om i denne forbindelse — og samtidig udbygning af fugleflugtslinien. Dernæst må der for at klare presset af den stadig øgede trafik fra og til Skandinavien, navnlig når Øresundsforbindelsen etableres, finde så at sige en gaffeldeling sted i Danmark med en vestlig og en sydlig linie.

Jeg vil yderligere sige om disse ting overfor folk, som er betænkelige, at allerede ved Danmarks andel i Øresundsudgifterne må det understreges, at fordelene ved dette foretagende så absolut ligger på dansk side. Det er næppe for meget sagt, at denne forbindelse etablering yderligere vil fæstne Københavns placering som Nordens trafikale centrum med alt, hvad dermed følger.

Hvad så fugleflugtslinien, altså Rødby-Femern ruten, angår, vil modstanderne af den fremhæve, at de samlede udgifter på dansk side bliver meget store. Jeg svarer hertil, at det beløb, vi må bruge, kan ikke siges at afskrække, når talen er om opbygning af en linie, som vil blive en stor kontinental linie. Allerede nu viser den midlertidige ordning, d. v. s. Gedser-Grossenbroede, os, at der er meget store fordele at hente her. Allerede nu går en væsentlig del af de internationale tog den vej over. Jeg havde i efteråret 1950 i de få uger, da jeg havde den ære at være trafikminister, sammen med embedsmændene den glæde at sætte det

initiativ i gang, som i løbet af måneder førte til Gedser-Grossenbroede linien. Vi skønnede, at det var helt nødvendigt at komme i gang snarest og at få tyskerne interesseret så stærkt som muligt. Men jeg så samtidig, at det anlægsarbejde, som var udført på Lolland, var så stort, at det ville være tåbeligt ikke at udbygge det snart. Derfor hilser jeg dette forslags første del med særlig glæde og synes, at ministeren har gjort en klog og god gerning ved at søge en del af anlægget færdiggjort nu.

Man siger så, at Danmark dog ikke kan gå ind i denne opgave, før vi har sikkerhed for, at Tyskland følger med på sin side. Jeg tror ikke, man skal ængstes. Selvom sejladsen i nogle år skulle gå mellem Rødby Havn og Grossenbroede, vil det dog forkorte sejltiden ganske mærkbart. Jeg tror heller ikke, at Tyskland vil komme meget bagefter. Det er meget forståeligt, at i Tyskland er der med de masser af sprængte broer og ødelagte veje mange ting, som må gå forud for Femernopgaven, men vi må i dag konstatere, at Tyskland allerede er blevet en så stærk og økonomisk ekspansiv faktor, at opgavernes løsning sikkert muliggøres i et kortere tidsinterval end først påregnet, og er vi da først nået til, at den virkelige fugleflugtslinie er etableret, d. v. s. Rødby-Femernlinien, så har vi en linie, hvis kapacitet vil være overordentlig stor. En meget kortere vejstrækning og kortere sejltid, en delt trafik, der muliggør større smidighed i dispositionerne, og en meget følelig aflastning af den altfor overbelastede vestlige linie, det vil alt sammen give os den ydeevne, som er nødvendig for på tilfredsstillende vis at klare ikke blot vor egen, men også den stadigt voksende internationale trafik — i hvert fald nogenlunde foreløbig.

Og lad mig så endelig som slutning på disse principielle betragtninger give udtryk for det ønske, at regeringen også fremover vil vide at sikre de nødvendige investeringer på det trafikale område. Altfor ofte er der syndet her på den vis, at ikke mindst trafikken blev genstand for hårde nedskæringer af bevillingerne, når tiderne var økonomisk trykkede, men sådanne forhold gør det umuligt at disponere rigtigt og effektivt, og derfor hinker vi på mange trafikale områder bagefter.

Om begge de projekter, som omfattes af