

[Helge Larsen.]

ny rute over Guldborgsund, hvis ikke Rødby-Femernruten etableres. Disse udgifter i forbindelse med udgifterne til opretholdelse af ruten Gedser-Grossenbrode anslås til omkring 60 mill. kr., således at etableringen af den hurtigere fugleflugtslinje reelt kun vil andrage en skønnet merudgift på 10 mill. kr.

Hertil skal naturligvis lægges de 25 mill. kr. til færdiggørelse af motorvejen på Lolland, men man må også tage i betragtning, at en definitiv opgivelse af fugleflugtslinjen ville nødvendiggøre meget betydelige beløb til sløjfning af de allerede udførte arbejder. Lollandske landmænd vil ikke kunne acceptere, at disse mange hektar frugtbar jord fortsat skal ligge uudnyttet hen og blot være vokseplads og spredsted for ukrudt. Sammenholder man de udgifter, der må antages at være forbundet med opretholdelsen af ruten Gedser-Grossenbrode, med udgifterne til fugleflugtslinjens jernbane-, havne- og vejanlæg, bliver der tale om en merudgift på ca. 35 mill. kr.

For dette beløb får man udnyttet de investeringer, der allerede er foretaget i fugleflugtslinjen i 1940'erne, og som ellers ville være tabt. Man får desuden en hurtigere og bekvemmere forbindelse til Vesteuropa fra det østlige Danmark og store dele af Sverige, Norge og Finland. Man opnår endvidere en aflastning af trafikken over Store-Bælt, fordi trafikhyppigheden over Østersøen kan sættes væsentligt op uden nyt færgemateriel; og sammen med opnåelsen af disse fordele yder vi et bidrag til udbygningen af de store europæiske hovedfærdselsårer til gavn både for turismen og, ikke mindst, erhvervslivet. I den forbindelse skal man ikke glemme, at den udvikling af den moderne produktion, som er i fuld gang både herhjemme og andesteds, kræver og har som forudsætning de bedst mulige trafik- og samfærdselsmuligheder.

Jeg vil derfor skønne, at der produktionsmæssigt er et betydeligt perspektiv i virkeliggørelsen af fugleflugtslinjen. For Gedser vil etableringen af ruten Rødby Havn-Puttgarden naturligvis være overmåde ubehagelig, men som allerede nævnt er for mig at se fordelene ved den nye rute så betydelige, at den afgjort må foretrækkes.

Gedser vil også fortsat have forbindelsen til Warnemünde og dermed stadig være overfartsby. I det sidste års tid er trafikken på Warnemünde steget ikke uvæsentligt, og meget tyder på, at denne udvikling vil fortsætte, bl. a. fordi det nu er blevet lettere at opnå visum og foretage rejser til Berlin via Østtyskland, end det hidtil har været. Jeg håber, der ad denne rute må blive mulighed for yderligere lettelser i rejsesamkvemmet både med Berlin og de østeuropæiske lande, og jeg håber også, det må lykkes at udvide handelssamkvemmet med disse lande, så ruten Gedser-Warnemünde kan få noget af sin gamle betydning.

Foregående ordførere har gjort opmærksom på adskillige spørgsmål, som man gerne vil have nærmere belyst i udvalget. Jeg vil meget gerne deltage i en sådan udvalgsbehandling, og der er også punkter, som jeg kunne ønske nærmere belyst. Man har allerede gjort opmærksom på, at fordelingen af særtaksterne i forholdet 2:1 mellem de tyske forbundsbaner og de danske statsbaner synes noget urimelig. Jeg forstår, at den er fastsat i forhold til de anlægsudgifter, som henholdsvis de tyske forbundsbaner og de danske statsbaner får, men jeg vil i den forbindelse gerne fremhæve, at for mig at se har Danmark på et tidligere tidspunkt investeret visse beløb i denne rute ud over de beløb, som nu skal investeres.

Jeg vil gerne spørge den højtærede trafikminister, om aftalen skal forstås sådan, at hvad man på et senere tidspunkt skal investere i overfarten — i nyt færgemateriel f. eks. — skal fordeles efter dette princip, eller skal det fordeles efter et lighedsprincip med halvt til hver? Jeg ville finde, at det sidste ville være det rimeligste, hvad angår nye udgifter og nye anlægsudgifter ved ruten.

Som afslutning på disse bemærkninger vil jeg fremhæve et par specielle problemer, hvis løsning fugleflugtslinjens etablering muligvis kan medvirke til. Mekaniseringen i landbruget og rationaliseringen i sukkerproduktionen har gennem de seneste år medført, især på Lolland, men også delvis på Falster, at et betydeligt antal ufaglærte arbejdere har haft store vanskeligheder ved at finde beskæftigelse. Udviklingen har i