

[Brodthagen.]

de første halvandet år til at projektere deres del af ruten, så er man ganske klar over, at de i hvert fald ikke kan være færdige i 1961. Hvad sker der så? Ja, Rødby-Femern-ruten er i dag reduceret til en almindelig turistrute; den har ikke noget forretningsmæssigt skær over sig, for de forretningsmænd, der skal skynde sig, tager flyvemaskinen. Der sker dette: man vil rette et vejsving ud ved Gedser, og i stedet for får man, hvis tyskerne ikke er færdige — og det er de ikke — et andet vejsving, fra Rødby Havn til Grossenbrode, og det har man givet 100 mill. kr. for. Derfor vil jeg meget ønske, at det udvalg, der nu bliver nedsat, hæfter sig ved, at der i lovforslaget står, at statsbanerne skal have denne rute færdig i året 1962-63; det giver nemlig statsbanerne bemyndigelse til at være færdig på et endnu tidligere tidspunkt. Da tyskerne under ingen omstændigheder kan være færdige til den tid, sker der altså det, at man opnår en forkortet sejltid, måske 5 eller 10 minutter, og i stedet for fra Gedser til Grossenbrode sejler man fra Rødby Havn til Grossenbrode. Men de penge, man skulle have til forrentning, hvor bliver de af? Det forøgede antal biler, der er reklameret med, kommer ikke. Hvis man tager det antal biler, der har været overført sidste og forrige år fra 1. april til 31. marts, vil man se, at der er overført det første år 92 000 og det sidste år 94 000, og det vil sige, at stigningen ikke er særlig stor.

Men hvis man vil tage de ord, jeg her har sagt, som udtryk for, at jeg ikke vil være med til at gennemføre Rødby-Femern-ruten, så tager man fejl. Jeg har gerne villet give udtryk for, at man meget nødtigt skulle ud i den økonomiske tragedie, at man i stedet for at få en linje fra Rødby til Femern får en linje, der går fra Rødby til Grossenbrode og ikke som nu fra Gedser til Grossenbrode. Det ville være temmelig kortbart at bruge 100 mill. kr. på det. Jeg mener altså, at lovforslaget, når det kommer tilbage fra udvalget, må give klart udtryk for, at det er tyskerne, der bestemmer tempoet, således at man er færdig på samme dag både på dansk og tysk side. Hvis det sker, at vi bliver færdige først, så animerer vi bare tyskerne til at sætte et tempo, der ligner det meget langsomme.

Heick: Når jeg har ønsket at komme med et par bemærkninger her, skyldes det, at vi ovre i den sydlige del af Jylland med en vis bekymring har set på, at man med hensyn til den fremtidige udvikling af vor trafik sydpå ligesom lægger hovedvægten over på Rødby-Femernruten. Det er vort indtryk, at man for tiden i statsbanernes ledelse og dermed vel også i ministeriet for offentlige arbejder overser, at vi trods alt har det største trafikale samkvem med Tyskland og dermed vore sydlige nabolande over ruten gennem Sydjylland.

Jeg gør opmærksom på, at for år og dag siden har man været inde på nødvendigheden af at få udbygget dobbeltsporet over Lunderskov til grænsen. Man fik et lille stykke ned til Vamdrup; så gjorde man holdt, og jeg tror, at vi i dag har Danmarks mest overbelastede jernbanestrækning fra Vamdrup til grænsen, og jeg vil meget bede om, at man i det udvalg, som nu bliver nedsat, får oplysninger frem om udviklingen i trafikintensiteten netop på denne strækning. Jeg vil også bede om, at man anlægger et helhedssynspunkt på vore trafikale forbindelser med det sydlige udland. Det ærede medlem hr. Brodthagen nævnedes udviklingen i Hirtshals og i Frederikshavn, og det er blot et par af de ting, der peger i retning af betydningen af, at vi får den bedst mulige jernbaneforbindelse over banelegemet til det sydlige udland.

Det kan vel være rigtigt, at den moderne trafik for en stor del vil gå ad luftvejen, men jeg tror alligevel, det vil vise sig, at hovedlinjerne i vort jernbanesystem vil blive opretholdt, og jeg er sikker på, at netop hovedlinjerne vil få øget trafikal betydning, og dermed vil efter min mening trafiklinjen over Padborg til Tyskland få en stigende betydning fremover. Det vil derfor være en ulykkelig udgang af denne sag, om alle de kræfter og økonomiske ressourcer, som kan afses af statsbanerne i de følgende år, vil blive lagt i det projekt, der her er tale om. Jeg tror, at man skal stille de to ting op ved siden af hinanden, og jeg tror næsten, at udgangen vil blive, hvis man ser objektivt på det, at dobbeltsporanlægget fra Lunderskov til Padborg udbygges før Rødby-Femernruten.

Jeg vil ikke her stille forslag derom; jeg vil blot bede den højtærede minister om at