

[Henry Christensen.]

føres akkurat på nuværende tidspunkt, og så meget desto stærkere som både venstre og konservative har sagt, at vi erkender, at der er argumenter, der — for nogles vedkommende med en betydelig vægt — taler for at vedtage forslaget, som det foreligger, men at der også er argumenter, der taler imod.

Det var alle disse argumenter, der skulle indgå i en samlet overvejelse, som kunne finde sted, den dag folkettinget, der nu skal træffe beslutning, havde kendt noget til disse ting. Der er jo nemlig også argumenter, der taler imod; det er der efter min opfattelse ingen grund til at lægge skjul på, tværtimod. Der er således den nu udbyggede Trelleborg-Sassnitz linje, der i hvert fald betyder en del aflastning af den trafik, som ellers skulle gå over Gedser-Grossenbrode, hvor man har investeret små 100 mill. kr. med det formål at få en forkortet sejltid, hvad der dog ikke foreløbig har resulteret i lavere takster, men det skal jeg senere vende tilbage til.

Da man diskuterede spørgsmålet om en ny færge til Århus-Kalundborg overfarten, valgte man på det tidspunkt den længere sejlroute i stedet for, at man også her burde være gået ind i en samlet overvejelse af, hvordan vi får løst disse centrale trafikale problemer bedst og mest rationelt, og burde have stillet dem op i en samlet vurdering af, om det var den videre udbygning af materiellet på Halsskov-Knudshoved, vi først skulle sætte ind på, eller det var andre ting. Disse samlede overvejelser er vi stadig ude af stand til at foretage.

Man anfører yderligere som et af de stærke argumenter for lovforslaget, at der er foretaget betydelige investeringer i en række af de jordarbejder, der er foretaget i de senere år, og det er naturligvis rigtigt. Men det er lige så rigtigt, at hvis man nu gennemfører det foreliggende forslag, er der anden investering, der bliver mere eller mindre værdiløs; jeg tænker på de ekstra spor anlæg, stationsanlæg, bygninger o. s. v. i Gedser — de kan let få en meget mindre værdi eller en ganske betydningsløs værdi sammenlignet med

deres nuværende. Nu skal man opføre alt dette fra nyt i Rødby.

Vi havde lejlighed til under den besigtigelse, vi foretog, at se, hvorledes man nu i Nykøbing F. er i færd med at foretage gennembrydninger bl. a. med det formål at skaffe lettere adgang til Gedservejen, således at den store trafik, hvis forbindelsen fortsat skulle være gået over Gedser-Grossenbrode, let kunne være kommet igennem Nykøbing F.; man har således nedrevet huse for at opnå den hurtigst mulige gennemkørselsvej. Sådan ville man formentlig ikke have båret sig ad, hvis man havde været klar over, at den plan ville blive lavet, som man nu er i færd med at gennemføre: fugleflugtslinjen over Rødby. Det er altså i virkeligheden en ny lille Østifternes Kreditforeningsaffære, vi oplever her. Det tidspunkt må snart komme, da der for alvor bliver vist omhu med anvendelsen af de midler, der nødvendigvis skal bruges i disse år til vejanlæg, motorisering o. s. v.

Når man gør op, hvad det ene koster, og hvad det andet koster, beregner man det snævert, som man gerne vil have gennemført. Når man gør op, hvad det vil koste, hvis der skal fortsættes over Gedser, lægger man voldsomt på udgiften. Så skal man bruge et nyt tredje færgeløje, uden at man giver nogen særlig forklaring på, hvorfor man skal det. Så koster det tilsyneladende meget mere dér, end når de samme arbejder skal foretages i Rødby. Når det kommer til stykket, er der mange problemer begge steder. Bl. a. er der sandproblemet i Rødby, som man ganske vist har forklaret os man vil løse på den måde, at man borer et hul — forstår jeg — i den østlige ende ud for havnen i Rødby og så håber på, at sandet vil fare derned; derefter suger man det op med en sandsuger, så der bliver plads til, at en ny sandstrøm kan fare ned i hullet. Jeg håber, at de foretagne undersøgelser må vise sig at holde i praksis, for ellers vil der nok kunne opstå en hel del vanskeligheder.

Så er der selve den overenskomst, der er sluttet mellem danske og tyske myndigheder. Der er for det første det, jeg allerede har nævnt, at man først skal begynde arbejdet i 1959, og af den grund burde man