

[Jørgen Gram.]

ning, at f. Eks. Marineministeriet har udtalt Ønske om at faa en dybere Sejlrende med det samme. Der kunde være Grund til at spørge, hvor stærkt Marineministeriets Ønske har været, og hvor stor Vægt man har lagt paa at faa dette Ønske opfyldt.

Om det økonomiske Grundlag kan der siges, at der er handlet i Familien, mellem Københavns Kommune, Havnen og Staten. Der er jo nogle Familiemedlemmer, der er i høj Grad interesserede i, hvordan Handelen er afsluttet, men de har staaet udenfor, og de skal saa betale alt, hvad der maatte fremkomme af forøgede Udgifter. Det er Skatteyderne uden for København.

Det er blevet nævnt, at Projekternes Udførelse vil have en mægtig Betydning i beskæftigelsesmæssig Henseende, men det er jo ikke saa stort, naar man ser paa de virkelige Tal. Der skaffes som nævnt Arbejde til 1.000 Arbejdere i 4 Aar. Gennemførelsen af Inddæmningen i Kalvebodstrand er anslaaet til at koste 10,25 Mill. Kr. Heraf gaar 50 pCt. til ufaglærte Arbejdere, det vil sige 5,1 Mill. Kr., og 15 pCt. til faglærte Arbejdere, det vil sige 1,5 Mill. Kr. Det er i alt 6,6 Mill. Kr. Med 1 Kr. 50 Øre pr. Time for ufaglærte Arbejdere vil det give 430.000 Arbejdsdage, men det giver jo dog kun Arbejde til 500 ufaglærte og 100 faglærte Arbejdere i 4 Aar. Saa er det naturligvis at skrive paa Kreditsiden, at der ved Udførelsen af det første Projekt spares et Par Millioner Kroner i Arbejdsløshedsunderstøttelse.

Det er nævnt i Udvalgsbetænkningen, at Fiskerne har gjort Indsigelse mod Projektets Udførelse. Det synes mig nødvendigt, at der i det Udvalg, der skal behandle Sagen, gøres nærmere Rede for, om dette er af væsentlig Betydning, eller det kun er Smaaaværdier, der er Tale om, som gaar til Spilde.

Det andet Afsnit af Lovforslaget gælder Anlægget af en Dæmning til Rømø. Jeg har allerede for tre Aar siden under Finanslovdebatten henledet Ministerens Opmærksomhed paa dette Spørgsmaal. Nu tages det altsaa op. Der er blevet spurgt, ikke mindst fra københavnsk Side: Kan det nu gaa an ogsaa at anlægge en saadan Dæmning? Dertil maa svares, at da Omkostningerne ved Anlægget af denne Dæmning til Rømø er anslaaet til 8,5 Mill. Kr., kan man nok sige, stillet over for Rømøs samlede Ejendomsskyld paa 2,5 Mill. Kr. og over for Rømøs Befolk-

ning, der udgør 700 Sjæle, at disse Sjæle bliver dyrekøbt. Men vi mener alligevel ikke, at man bør betragte Spørgsmaalet ud fra dette Synspunkt, og vi er derfor ikke uvillige til at medvirke her.

Den danske Nation har efter vor Opfattelse her en stor Opgave at løse, ja flere, og der er flere Grunde, der taler derfor. Paa Rømø har der i de senere Aartier været Tilbagegang, Øen har før haft væsentlig større Betydning end nu, men da Øen er saa afsondret og derfor kulturelt afskaaret fra Omverdenen og erhvervsmæssigt er daarligere stillet end andre Egne, har man gennem Aartier paa alle Omraader maattet notere Tilbagegang for den. Naturen derovre er herlig, men som Trafikforholdene er, er den utilgængelig, men et Arbejde uden Kapitaludbytte er det jo, som man her staar over for.

Hele Projektet deles eller kunde deles i to Dele, den første Del angaar selve Færdselsdæmningen, den anden den Landvinding, der er Mulighed for i Forbindelse med Færdselsdæmningen. De to Dele hører sammen, men de kan ogsaa tages op hver for sig. Man har fra Ministerens Side valgt det sidste, kun at tage Færdselsdæmningen i denne Omgang, dog har man naturligvis det Haab, at Landvinding maaske delvis kan ske af sig selv, naar Bygningen af Dæmningen sættes igennem; man har jo Erfaringer i den Henseende, men derom senere. Af de tre Muligheder, der fandtes med Hensyn til Bygningen af Dæmningen: en Tilsligningsdæmning, der var lav, en Færdselsdæmning, der var højere, men dog ikke højere, end at Havet stundom vilde gaa over den, og en høj, flodfri Færdselsdæmning, har man valgt det sidste Projekt. Det er ubetinget rigtigt. Efter min Mening kan vi simpelt hen ikke være andet bekendt i 1939. Det vilde have været den samme Fadæse, hvis man ved dette Projekt havde valgt en af de andre Muligheder, som hvis vi for faa Aar siden havde gennemført Lillebæltsbroen uden Færdselsvej til Biler og Køretøjer. Selv om disse to Ting naturligvis ikke kan sidestilles, er Problemet dog det samme.

Hvis man vil spørge: Kan denne Dæmning nu holde mod Vesterhavet? — det har der før været Tvivl om —, saa vil jeg svare, at der i Øjeblikket ingen Tvivl er om, at det er muligt; de Erfaringer, man faa Mil længere mod Syd har gjort, giver os absolut Sikkerhed for, at der her ingen Hindringer vil være at overvinde.

Om Overslaget kan holde, skal jeg ikke