

[Boeck-Hansen.]

dende jævnt igen om Morgen, men dog en nogenlunde jævn Strøm. Her bliver det noget ganske andet, idet Trafikken vil være helt afhængig af Færgernes Ankomst. Der kommer en Færge, den tømmes ud i Løbet af 10 Minutter, og den Kolonne, der kører ud derfra, vil, selv om den maaske tværes noget ud, ikke være mere end, lad os sige, en lille halv Time om at passere et bestemt Punkt paa Vejen, og saa vil Vejen derefter komme til at ligge nogenlunde øde hen, til den næste Færge kommer. Saadan vil det i Virkeligheden, bortset fra den ret ringe lokale Trafik, der kan optages, komme til at se ud, og saa længe vi kun har en Færge, tror jeg ikke, man kan sige, der er nogen Fare for Opstuvning af Trafikken paa en saadan Vej. Noget mindre udpræget vil det naturligvis blive med Hensyn til Trafikken nordfra—sydpaa—den vil maaske blive noget mere fordelt, men ogsaa den vil i høj Grad samle sig om Færgens Afgangstid. Derfor tror jeg, at det, saa længe vi kun har en Færge, er rigtigt at indskrænke sig til kun 2 Kørebaner. Paa den anden Side kan det naturligvis tænkes, at man vil bygge flere Færger eller stille større Krav til Hastigheden, og det kan derfor være rigtigt at være forberedt paa en Forøgelse af Trafikken og altsaa straks foretage Ekspropriationerne saaledes, at Vejen kan udvides betydeligt.

Naar man tager Hensyn til den store Beskæftigelse, der kan ligge i dette Arbejde, er det ogsaa fuldkommen berettiget, at man straks udfører Jordarbejdet for hele Vejen i dens fulde Bredde. Man har for øvrigt ogsaa Fortilfælde, idet man har udført Jordarbejdet paa den Maade nede paa den sydlige Tværbane i Jylland. Der udførte man Jordarbejdet for Dobbeltsporet lige fra Lunderskov til Esbjerg, uden at man dog siden har faaet gennemført dette Dobbeltspor, i hvert Fald i hele Længden; men paa et Tidspunkt, hvor man altsaa mente, man burde sætte saa meget Arbejde i Gang som vel muligt, udbyggede man dette Jordarbejde for hele Dobbeltsporet. Noget lignende synes jeg det kan være fuldkommen rigtigt at gøre i Øjeblikket, hvor man maa se sig om efter meget Arbejde og netop Jordarbejde, da dette jo ikke kræver Indførsel af saa meget Materiale fra Udlandet.

Naar man skal bygge en saadan Automobillandevej, som der her er Tale om, vilde man vel normalt ikke begynde i den Ende, den her foreslaas, men det er jo saaledes, at der ikke er nogen Landevej fra

Rødby Havn til Guldborg, og det er derfor meget forstaaeligt, at man begynder der, hvor der slet ingen Ting er eller i hvert Fald ikke noget anvendeligt. Derfor er vi ogsaa indforstaaet med, at man begynder paa denne Strækning, og vi forstaa ogsaa, at skal man have en saadan stor Automobilvej, og vil man udbygge den med de 4 Kørebaner, er det ikke tilstrækkeligt at have en Bro med en 6 m bred Kørebane, da der saa vil komme en meget stor Opstuvning foran denne Bro, under Forudsætning af at Vejen bliver saa trafikeret, som man har tænkt sig. Broen vil vel komme paa Tale i det kommende Udvalg. Jeg kunde tænke mig, at det var nødvendigt at bygge den som Højbro, da man ellers ikke vil faa Glæde af Automobilvejen, idet en aaben Bro, naar der kom en stor Strøm af Automobiler efter en ankommen Færge, vilde betyde en højst ubehagelig Standsning for Trafikken.

Denne Vej skal jo bygges som Statsvej. Det er mange Aar siden, vi har haft Statsvejvæsen; det er 73 Aar siden, man ophævede det. Dengang Jernbanerne begyndte at blive Hovedfærdelsaaren, lagde man hele Vejvæsenet i Amternes Hænder, og man kan vel ogsaa erkende, at saa længe Hovedvejene nærmest var at betragte som Amtsveje, har Vejvæsenet ligget paa rette Sted. Nu kan man maaske se Sagen fra en anden Side, da Landevejene mere og mere bliver Hovedfærdelsveje. Men jeg vil meget henstille, at man, naar man nu begynder at indføre et Statsvejvæsen, i hvert Fald ved Nybygninger, ikke indfører det samme System, hvad angaar Ekspropriationer, som vi har ved Statsbanerne, saaledes at man binder sig fast til en enkelt Landinspektør-Institution, men at man netop ved Bygningen af Landeveje anvender lokale Landinspektører. Bygning af saadanne Automobilveje forvolder Lodsejerne ikke ringe Gene, idet det, da de ikke maa krydse Vejene, vil blive nødvendigt at foretage den størst mulige Mageskiftning. Jeg tror, at de lokale Landinspektører har bedre Forudsætninger for at gennemføre saadanne Mageskifter end en fast Landinspektør, f. Eks. her fra København, som ikke har saa megen Føling med den stedlige Befolkning.

Saadanne Anlæg vil volde megen Vanskelighed for Lodsejerne, idet der bliver ret faa Overførsler, og derfor maa man paa anden Maade søge at tage de størst mulige Hensyn til Lodsejerne, ogsaa maaske ved Linieføringen. Jeg ser nok, at man mener, den skal være absolut retlinet. Nu synes