

**[Aksel Larsen.]**

stor Udgift kunde udbygge den som en Jernbanebro.

Jeg finder altsaa, at det er en Mangel ved Lovforslaget, naar vi endelig skal have denne Linie, at man vil have en Fugleflugtslinie fra Nykøbing F., men før Nykøbing F. ikke vil have nogen Fugleflugtslinie. Naar man ved denne Lov vil gennemføre Princippet paa de sidste Kilometer af Strækningen, finder jeg, at der ikke var sket nogen Ulykke ved, at der blev taget Hensyn til den lollandske Befolknings Ønske om at føre Banen om ad Maribo.

Paa den anden Side synes det mig ogsaa, at Fugleflugtslinien kunde være begyndt noget nordligere. Jeg tænker paa, at den kunde være begyndt ved København, og ikke blot paa, at man skulde have haft en Fugleflugtslinie fra København til Roskilde og i Siksak til Køge eller over Ringsted til Næstved, under alle Omstændigheder en meget kroget Fugleflugtslinie. Naar Ministeren nu med saa stort Initiativ styrter sig over denne Sag, forstaar jeg ikke, at Ministeren ikke har haft Opmærksomheden henvendt paa, at baade for selve Linien og for de trafikale Forhold inden for Landet vilde det have været af langt mere vital Betydning at faa en Jernbanelinie fra København til Køge end en Fugleflugtslinie Nykøbing F.—Rødby Havn. Der er i allerhøjeste Grad Brug for en saadan, om jeg saa maa sige, Udfaldsbane fra København; den vilde sikkert vise sig at være et trafikmæssigt ypperligt Aktiv, den vilde sikkert kunne forrente sig, og et Anlæg af en saadan Bane vilde tillige have den Fordel, at den vilde skaffe en betydelig Mængde Arbejde, som skulde udføres ved hjemlig Arbejdskraft; derfor synes jeg, man skulde have tænkt paa det.

Jeg ønsker at faa dette sagt nu, da Lejligheden er til det, og da Udvalget altsaa har skuffet mit Haab om, at man maaske i Udvalget havde pillet lidt ved Ministerens Forslag.

Dernæst ønsker jeg at henlede Regeringens og de samarbejdendes Partiers Opmærksomhed paa, at baade for Statsbanerne og for Befolkningen og Erhvervslivet i Danmark har det hidtil staaet saadan, at det var ganske andre Trafiklinier, der trængte til at blive udbygget end den, Lovforslaget angaar. Jeg talte om en Linie fra København til Køge; den vilde have Betydning ogsaa derved, at den vilde aflaste Banen mellem København og Roskilde, og maaske burde man allerede af den Grund bygge en saadan Bane.

Hvordan er det i øvrigt med Strækning-

gen København—Roskilde? Saa lang Tid, jeg kan huske, har det været Statsbanernes Ønske at faa lagt to Spor ekstra mellem København og Roskilde, og jeg forstaar, at det, der er hindrende for det, er af økonomisk Art; det koster noget at ekspropriere de Jorder, der skal bruges til Anlæg af Sporene, men uoverkommelige Hindringer er der ikke. For dem, der er kyndige i Jernbanedrift, er det noget af en Gaade, hvordan det overhovedet kan lade sig gøre at afvikle Trafikken mellem København og Roskilde med de to Spor, der er for Haanden. Der skal derover føres gennemgaaende Hurtigtog, hvis Antal formentlig forøges, naar vi faar den nye Bane- og Færgeforbindelse; der skal køre Lyntog, hvis Antal ogsaa vil blive formeret, der skal køre almindelige Persontog, som skal gaa over lange Strækninger; Lokaltrafikken skal passes — og den bliver jo passet rigelig daarligt —, og man skal afvikle Godstrafikken.

Det er det værste Stykke Reguladetri, man kan byde Jernbanefolk, at faa alt dette til at gaa. Og naar nu Ministeren med saa stort Initiativ har taget sig af at forbedre den sydligste Forbindelse med vort sydlige Naboland, synes jeg ogsaa godt, han kunde have tænkt paa dette Trafikproblem, der virkelig har vital Betydning, ikke alene for Tysklandsforbindelsen, men for Danmark og De danske Statsbaner som Helhed.

Samtidig vil jeg sige, at indenrigsk er der jo unægtelig Brug for en Forbedring af Trafikken. Det er efterhaanden forbundet med meget stor Vanskelighed og i hvert Fald med meget rig Anvendelse af Tid at komme fra Sjælland til Jylland og omvendt. Den sidste Isvinter gav os jo meget ubehagelige Erfaringer, men den af Forholdene nu paatvungne indskrænkede Toggang giver os ogsaa meget ubehagelige Erfaringer. Jeg synes, at man i det høje Ministerium for offentlige Arbejder burde interessere sig for at faa skaffet Folk saa megen Forbindelse mellem vore egne Landsdele, at man blot nogenlunde kan afvikle Godstrafikken, før man gaar i Gang med saadanne Projekter som dette.

Jeg vil ikke gaa imod det foreliggende Projekt, for jeg kan godt se, at der er saglige Argumenter, som taler for det, men jeg synes, det er forkert at tage dette Projekt op til Løsning, naar man samtidig lader andre meget mere tvingende trafikmæssige opgaver ligge. Derfor vil jeg benytte Lejligheden til at henstille til Regeringen, naar den nu under vor nye Trafikministers Ægide skal i Gang med Jernbanebygning og Anlæg af Færgelejer, Forberedelser til Brobygning