

[Gudiksen.]

den ind under Beskæftigelseslovene, og det er vist rigtigt. Det vigtigste for mig i det foreliggende Lovforslag er dog ikke den rent beskæftigelsesmæssige Side, men at det gamle Ønske nu vil blive opfyldt. Det, som Lovforslaget i særlig Grad tager Sigte paa, er Fremtiden, et udvidet Danmark i den Forstand, at vi faar en lettere Forbindelse med Omverdenen. Jeg har nævnt, at Spørgsmaalet har Tysklands Interesse. Det har paa flere Maader vist, at det var Foregangsland paa Trafikkens Omraade, f. Eks. ved de façadeløse Veje, man har anlagt. Men jeg mener ogsaa, det herfra skal anerkendes, at de har imødekommet det gamle Ønske fra vort Lands Side.

Betydningen af denne Forbindelse skal jeg ikke komme stærkt ind paa. Det er jo klart, at den først og fremmest har stor Betydning for Danmark og Tyskland med Hensyn til Vareudveksling, Personbefordring og Turisme; men den har ogsaa en videre Betydning, nemlig at skabe en lettere Forbindelse for hele Norden, og man kan ogsaa sige med hele Vesteuropa. Naar Forholdene bliver normale igen og Bilerne atter kommer frem, vil Vejspørgsmaalet jo dukke op. Det er en Sag, der, saa vidt jeg forstaar Borgmesteren fra Maribo, ogsaa har Interesse for Lolland, og jeg synes, at det Spørgsmaal til sin Tid skulde løses i Samarbejde med Folk paa Lolland.

I det andet høje Ting har man drøftet forskellige Linieføringer, og jeg skal ikke komme ind paa dem her. Jeg synes, det er fuldstændig rigtigt, at den højtærede Trafikminister har beholdt den rene Linie, som Lovforslaget indeholdt fra Begyndelsen. Det, der først og fremmest er Formaalet med dette Lovforslag, er at skabe en hurtig Forbindelse med Udlandet, saa maa de lokale Spørgsmaal komme i anden Række. Jeg synes, det er udmærket, at den højtærede Minister har kunnet fastholde Linien; enhver Afvigelse fra Fugleflugtslinien maatte blive en Forringelse af Lovforslaget.

Paa den anden Side forstaar jeg ikke, at der ikke kan blive Stationer paa de 37 km Bane. Den Egn, som de 37 km Bane kommer til at gaa igennem, bliver gennemskaaret, den faar, dersom der ingen Stationer bliver, kun Ulemper af Anlægget, og Hovedforbindelserne med Udlandet kan jo ikke blive saa talrige, at der ikke en Tid paa Døgnet kan blive Lejlighed til at stikke Lokaltog ind. Jeg forstod den ærede Ordfører for Venstre, Hr. Stensballe, saadan, at han ogsaa appellerede til den højt-

ærede Minister om, naar nu Banen bliver bygget og kommer i Gang, saa at tage alle de Hensyn, der kan tages til de lokale Interesser. Jeg synes, her kunde være Anledning til at tage alle de Hensyn, som overhovedet kan tages. Det behøver efter min Formening ikke at koste Staten større Pengebeløb. Der vilde jo ikke være det mindste i Vejen for i Lighed med, hvad man har gjort i andre Tilfælde, at lade Kommunerne selv betale de Bygninger, der skal bruges til Stationer, og dersom de gør det, behøver det ikke at forøge Udgiften for selve Banen, at der kommer Stationer. Det er min Tro, at selv om der bliver mange Forbindelser — jeg har ikke hørt, hvor mange der er Tale om fra Trafikministeriet —, kan der blive Lejlighed til Dagen igennem at stikke visse Lokaltog ind. Jeg synes, man bør varetage ogsaa de lokale Interesser, naar det ikke generer Hovedformaalet.

Jeg er helt enig i de Udtalelser, der er fremsat om denne Hovedlines Betydning for Danmark. Jeg mener, at de senere Aars Udvikling inden for vort Trafikvæsen med Bygning af Broer og Indførelse af Lyntog er rigtig. Saa vidt jeg husker, gav den højtærede Trafikminister til Kende i Folketinget, at han var glad for en Udtalelse netop om de store Linier, som kom frem her i Femern-Ruten. Jeg kan sige, at jeg personlig ogsaa er Tilhænger af de store Linier i de sidste Aars Jernbanepolitik med Lyntog, Broer, nye Færger o. s. v., men jeg vil gerne tilføje, at jeg synes ikke, det er nok. Det har ogsaa Betydning for Statsbanerne og for Samfundet i det hele, at Fødeaarerne til de store Linier bliver passet. Det gælder Statsbanernes Sidelinier, og det gælder i høj Grad Privatbanerne. Jeg synes ikke, at Lovgivningsmagten eller Statsbanerne, Ministeriet for offentlige Arbejder — hvad man nu vil henvise til —, i de sidste Aar har haft saa vaagent Øje for den Side af Sagen, som de har haft for de store Linier, og begge Dele er nødvendigt. De to Ting skal supplere hinanden, dersom vi skal have Trafikvæsenet ind i det helt rigtige Leje. Vi kender det samme ude i Landbruget. Vil vi have noget rigtigt ud af det, skal vi baade passe og understøtte, og det samme gælder Statsbanerne. Vil Statsbanerne have noget rigtigt ud af vor Trafik, maa man ikke alene have Syn for de store Linier, saa skal man samtidig have Syn for, at Fødeaarerne og det, som skal give Indtægten, holdes i Orden.

Jeg vil gerne i denne Forbindelse nævne Privatbanerne, der giver et stort