

Steder kommet. Det var ikke meget artig overfor Tingets højtærede Formand, der repræsenterer Grenaa-Kredsen, og det er heller ikke sagligt rigtigt. Hvis vi nemlig ser efter, hvor langt der trafikmæssigt er fra Aarhus til Randers og fra Grenaa til Randers, kommer vi til det Resultat, at der er kun 5,5 kms Forskel; hvis vi saa desuden gaar ud fra, at der laves Færgeleje ud for Trustrup og en Jernbane fra dette Færgeleje til Trustrup, tager det yderligere, saa vidt jeg kan skønne, de 0,5 km, og hele Forskellen bliver 5 km. Men da Linien fra Djursland Vest paa til Randers er meget nærmere retliniet end Linien fra Aarhus til Randers, kan man, hvis det forudsættes, at der ikke bygges nogen ny Linie fra Aarhus til Randers, med Lethed ved forøget Kørehastighed indvinde den Smule Længdeforøgelse. Det vil sige, at der for alle dem, som skal til Randers og til hele det nordlige og vestlige Jylland, aldeles ikke er spildt nogen Tid ved, at de kommer i Land paa Djurslands Østkyst. Men det vil atter sige, at man ved at lave denne Linie for det første indvinder den Tidsspilde, der foraarsages ved at gaa i Land i Samsø, og for det andet faar den Tidsgevinst, som følger af, at Vejen er meget, meget kortere end fra Kalundborg til Aarhus. Derfor vil jeg meget henstille til det ærede Udvalg, at det ikke tager med samme ministerielle Overlegenhed paa de af det ærede Medlem fra Randers (M. Mortensen) fremførte Tanker, som den højtærede Trafikminister lagde for Dagen paa dette Punkt, til min store Forbavselse, eftersom jeg ikke blot personlig kender den højtærede Minister som en særdeles elskværdig og inødekommende Mand, men ogsaa med Glæde har hørt den højtærede Minister behandle alle andre Talere med stor Belevenhed og Elskværdighed.

Nu kan man naturligvis mod hele dette Projekt indvende, at det medfører meget store Udgifter, og derfor skulde jeg ikke have noget imod, at man ogsaa tog Hensyn til den Tanke, som er fremsat om at oprette en Forbindelse ved Hjælp af Dampskibe fra Hundested til Grenaa som en midlertidig Foranstaltning, indtil man ser Nødvendigheden af at etablere den dyrere Færgeforbindelse Sjællandsodde—Trustrup, thi jeg tror, at naar vi faar Broen over Lille Bælt, hvilket altsaa er Forudsætningen for hele denne Betragtning, er det næstbedste Projekt og det, som er lettest at realisere, Forbindelsen Hundested—Grenaa. Der er intet Samsø paa Vejen, altsaa ind-

vinder man den Tid, som gaar til Spilde med at anløbe Samsø, og dernæst er der en meget kortere Jernbanerejse fra København til Hundested end fra København til Kalundborg. Indrettes denne Rute rigtig, kan der i alt Fald hvad Tid angaar indvindes betydeligt. Ærede Medlemmer, som skal drøfte denne Sag indgaaende, maa erindre, at det er ikke en Sag, som specielt angaar Nordjylland og Nordsjælland, men hele denne Forbindelse vedrører tillige den østlige Del af Sjælland, eventuelt ogsaa Falster.

Der er ogsaa et andet Spørgsmaal, som efter min Mening er blevet behandlet en lille Smule for let og ud fra et Grundsynspunkt fra den højtærede Ministers Side, som jeg heller ikke er rigtig vis paa er holdbart. Det er Spørgsmaalet om Forbindelsen med Udlandet Nord paa og Syd paa. Om dette Spørgsmaal sagde den højtærede Minister, at han mente, at Rødby—Femern-Ruten var den ideelle, men at han alligevel af visse Grunde ikke straks foreslog denne Rute etableret. Her er jeg ikke ganske vis paa, at den højtærede Minister ser rigtigt. Ruten Rødby—Femern er naturligvis den ideelle, hvis man skal fra Danmark til Hamborg og videre Syd paa i den vestlige Del af Europa. Altsaa for hele det vestlige Europa, England og Pyrenæerhalvøen indbefattede, er det utvivlsomt den ideelle Rute; men vi kan ikke drøfte Jernbanespørgsmaal, hvor det drejer sig om Danmarks Forbindelse med Udlandet, uden ogsaa at tage i Betragtning, om Ruten Rødby—Femern er den ideelle for dem, som skal til Berlin og eventuelt videre til Østerrig-Ungarn og Balkan. Ja, vi maa i vore Dage se længere ud i Fremtiden og være paa det rene med, at naar Verdenskrigen er forbi, vil der hurtig være en overordentlig Trafik paa Lilleasien og Ægypten, som maaske gaar ad den Vej. Er det saa rigtigt, at Rødby—Femern er den ideelle Rute? Eller forholder det sig ikke saaledes, at der er to ideelle Ruter, som vi maa gøre det mest mulige for, nemlig dels Rødby—Femern, dels Gedser—Warnemünde. Det tror jeg foreløbig.

Men naar man nu har den Opfattelse, som den højtærede Minister har, kan jeg slet ikke forstaa, at Ministeren yderligere ræsonnerer saaledes, at nu maa Linien Vigerslev—Køge en Gang for alle skrinlægges, thi jeg har den Opfattelse, at hvad enten man skal over Rødby—Femern eller over Gedser til Udlandet, kan vi i en fremtidig rationel Jernbanedrift slet ikke und-