

være en Rute, der gaar saa vidt muligt i lige Linie fra København til Masnedsund, det vil sige for det første en Linie ad Vigerslev til Køge og dernæst en Linie, som gaar den korteste Vej fra Køge over Tappernøje til Masnedsund. Og hvorfor? Fordi Tinget har vedtaget — Bygningen er til Dels allerede paabegyndt — en anden Rute, som paa afgørende Maade griber ind i dette Spørgsmaal og ikke mindst i Hovedstadens velforstaaede Interesse, nemlig Ruten Helsingør—Hornsherred og videre Syd paa over Ringsted—Næstved til Masnedø. Hvis ærede Medlemmer ser paa Jernbanekortet, vil de hurtigt opdage, at fra Helsingør bliver denne Linie den korteste Vej; det eneste, som kan gøre denne Betragtning forkert, er, at der skulde være for store Sving paa Linien, men jeg tror dog, den er rigtig. Hvad fører det med sig? Vi kan ikke betragte København som det naturlige Udgangspunkt for den internationale Trafik over Danmark, nej, naar det drejer sig om en Forbindelse mellem Skandinavien og det sydlige Udland, maa vi bygge vore Betragtninger paa Ruten Helsingør—Gedser, og hvis vi gør det, ser vi straks paa Kortet, at den korteste Vej er Ruten Helsingør—Hornsherred—Gedser, kort udtrykt. Selv om man der imod vil indvende, at paa denne Linie kommer Togene til at gaa langsommere, vil jeg straks gøre gældende, at hvis det er den korteste Linie, vil man utvivlsomt i Fremtiden blive tvunget til at køre der med den samme Hastighed som den, man kan præstere andre Steder ad den korteste Vej; thi de, som rejser Syd fra og Nord paa eller omvendt, vil ikke finde sig i en Omvej, der kan undgaas. Derfor ser jeg ikke rettere end, at man maa tage i Betragtning Nødvendigheden af for den internationale Trafiks Skyld at bygge denne korte Linie fra København til Gedser, thi hvis man ikke gør det, betyder det, at vi leder hele den store Turisttrafik udenom Landets Hovedstad; det betyder, at en stor Mængde Mennesker, der allerede før Krigen rejste fra Udlandet til Skandinavien og omvendt, en stor Mængde, der kommer Nord fra og skal Syd paa, gaar Landets Hovedstad forbi, endskønt de kan se og beundre mange Ting der. Hvis vi derimod sørger for, at Landets Hovedstad kommer til at ligge paa den Rute, som er den bedste at trafikere, har vi dog Chancen for, at den kommer til at smage en lille Smule af den Mønt, som Udlændingene ellers vil lægge Nord og Syd for Danmark. Derfor tror jeg, det vilde være heldigt, om

det højtærede Udvalg, der skal drøfte denne Sag, ogsaa tog det Spørgsmaal med i Betragtning.

Jeg vil til sidst gerne gøre nogle faa Bemærkninger om Spørgsmaalet Jernbanetakster. Det har forbavset mig, at Tanken om at forhøje Jernbanetaksterne netop kommer fra de to Partiers Side, der har frembaaret den. Det ene Parti, hvortil den ærede Ordfører for Venstre (Thomas Larsen) hører, er et demokratisk Parti, det andet, hvortil det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss) hører, er et Parti, der har smykket sit Navn ved at føje Ordet folkeligt til dets egentlige Kendingsnavn: det konservative Parti. Hvorledes kan man, naar man saaledes er en hidsig Demokrat eller en meget udpræget Folkepolitiker, stille Forslag om at forhøje Jernbanetaksterne. Det er dog i allerhøjeste Grad ufolkeligt og udemokratisk. Vi bør anlægge et helt andet Syn paa Jernbanerne end det, som er blevet anlagt af de ærede Talere, der nu har foreslaaet en Takstforhøjelse. Vi maa vænne os til at parallelisere Jernbanerne med Landeveje. Ligesom Landevejene er Steder, hvor man gratis færdes til Føds og til Hest og med Hestevogn, og hvor vi ogsaa maa finde os i, at Biler farer afsted, baade Luksusbiler og Ikke-Luksusbiler, til Trods for, at disse Køretøjer vitterligt slider overordentlig stærkt paa vore Veje, der slet ikke er byggede til denne Færdsel, saaledes maa vi være paa det rene med, at Jernbanerne er ligesom kunstige Landeveje eller Landeveje med to Skinner paa. Det, der skal betales for, er derfor kun selve Transporten, som foregaar derved, at Togene flytter sig saa og saa mange Kilometer, og det, der skal betales, er en Sum, som svarer til, hvad det koster at køre f. Eks. med Bil fra København til Hellerup; det er selve Flytningen hen ad Landevejsstrækningen, selv om der ligger Skinner paa den, der bør betales. Vi maa derfor aldeles ikke kræve, at hele Jernbaneanlægget skal forrente sig.

Hertil kommer en anden Ting, og det er den, at Jernbanerne i langt, langt højere Grad, end ærede Medlemmer, der har talt imod en Takstforhøjelse, synes at tænke paa, er Kulturfrembringere. Den højtærede Minister mente, at Jernbanerne var Kulturfrembringere, fordi man fra Rigsdagens Side stillede Fordringer til dem gaaende ud paa at tilfredsstille kulturelle Formaal. Jeg tænker mig, at den højtærede Minister derved f. Eks. sigtede til, at man lader Skolebørn rejse gratis, at man yder den Slags Tjenester; men det