

[Korsgaard.]

nok i Almindelighed vide, at dette Spørgsmaal er fremkommet som Følge af, at de, der nu i Kraft af bestaaende Lov faar en Ferie paa 14 Dage, har ønsket at kunne benytte en enkelt Returbillet til denne Rejse, men jeg ser ikke nogen forstandig Grund til, at andre Mennesker, som i givet Fald rejser om Vinteren, og som vil udstrække Rejsen ud over 8 Dage, ikke skulde have en tilsvarende Ret. Der staar i en af de Skrivelser, der har Forbindelse med denne Sag, at man ikke kan antage, at Vinterrejser i særlig Grad vil blive fremkaldt af den længere Frist. Det er jo noget, man kan mene, men det er ikke noget, man kan vide noget om, og jeg kan i hvert Fald ikke se nogen som helst Grund til, at den Mand eller Kvinde, som holder sin Ferie i Vintertiden, ikke skal have samme Fordel som den, der holder den i Sommertiden. Jeg vil tværtimod hævde, at hvis Bestemmelsen om at udvide Fristen fra 8 til 14 Dage økonomisk betyder noget tvivlsomt i den Forstand; at det vil formindske Statsbanernes Indtægter og altsaa forøge deres Underskud, er det dog en Selvfølgelighed, at denne Virkning i ganske særlig Grad vil falde om Sommeren. Det er jo i Sommertiden, i hele Sommerferienperioden, de mange Rejser foretages, saa det, der har økonomisk Betydning, sker altsaa ganske sikkert i særlig Grad i Løbet af Sommeren.

Jeg maa derfor, saa indtrængende som jeg kan, henstille, at man opgiver denne Halvhed og straks griber til og, naar man dog for den Tid, hvor de mange Rejser foretages, gaar ind for en 14 Dages Gyldighedsfrist, saa lader denne gælde for hele Aaret, ogsaa fordi jeg ikke synes, det kan benægtes, at Udvidelsen fra 8 til 14 Dage i en vis Periode bliver klassepræget, hvis man følger Forslaget, som det her er tænkt. Og der er jo Tid endnu. Jeg skal ikke sige noget til, at den 14 Dages Gyldighedsfrist begynder fra 1. Maj og altsaa ikke bliver gældende for den første Maaned af Finansaaret, men jeg maa indtrængende henstille til Ministeren, at han straks skrider til fra den Dag, Ordningen begynder, at lade den komme til at gælde for alle.

Jeg skal dernæst vende mig til et Samraad, som findes i Betænkningen under Nr. 3 og lyder saaledes:

„Hvor meget vil det koste at forsyne Banestrækningen København—Roskilde med et 3die og 4de Spor?“

Der har altsaa været et Samraad om denne Sag i Finansudvalget, og under dette Sam-

raad oplyste den højtærede Minister — med alt muligt Forbehold, fordi Sagen ikke var saa nøje gennemregnet, at han turde garantere for Tallene —, at man maatte antage, at en Udvidelse med et 3die og 4de Spor, men saaledes at de paagældende Strækninger ikke blev elektrificeret, vilde koste rundt regnet 12 Mill. Kr.; skulde Anlægget elektrificeres, vilde det koste det dobbelte. For ikke at gøre Diskussionen længere end nødvendigt — og jeg har jo Indtryk af, at man ønsker at gøre Finanslovens anden Behandling færdig saa hurtigt som muligt — vil jeg gerne understrege, at Elektrificeringen ikke interesserer mig i dette Øjeblik. Den højtærede Minister har givet en Begrundelse, som synes mig rimelig, for, at det er muligt gennem Biltrafikken at aflaste Nærtrafikken. Det, der interesserer mig i ganske særlig Grad, er Fjerntrafikken, og det er altsaa saa heldigt, at naar man holder sig til denne alene, drejer det sig, om jeg saa maa sige, kun om 12 Mill. Kr. Naar det kun drejer sig om saa lidt, er Grunden naturligvis bl. a. den, at de Ekspropriationer, som normalt skulde finde Sted, for at disse Spor kan lægges, har fundet Sted, i hvert Fald for den allervæsentligste Del, saaledes at Staten raader over de Arealer, som skal til.

Men saa vil man maaske for det første spørge, om der rent teknisk er nogen rimelig Begrundelse for at faa et 3die og 4de Spor paa Strækningen Roskilde—København. Jeg tror, at det Svar, man vil faa fra de allerfleste, naar man lige akkurat undtager Generaldirektør Knutzen, vil gaa ud paa, at selvfølgelig bør man have et 3die og 4de Spor paa denne Strækning. Det er jo en Selvfølge, at naar man, som vi har gjort, paa saa mange Maader belaster den Banestrækning, som er Hovedstammen i det Net af Jernbanelinier, vi har, kan det naturligvis kun gaa til en Tid, at man ikke forstærker denne Hovedstamme. Og det er jo en Kendsgerning, som alle ved, at Hovedstammen for al Jernbanetrafik her i Landet er den København nærmest liggende Del af Banestrækningen, som peger mod Jylland, altsaa Strækningen København—Roskilde, idet jo væsentlige Dele af Banetrafikken gaar fra straks i Roskilde. Det er ogsaa en Kendsgerning, som enhver, der rejser nogenlunde ofte paa denne Strækning, vil vide, at det er paa Strækningen Roskilde—København, det er vanskeligt at komme frem, saa snart ikke alting lige akkurat klapper efter Togplanen, som den nu engang er lagt. Jeg har jo selv mange