

5985

1ste Beh. af Lovudf. ang. Anlæg og Drift af en Lok.-Jernb. Jernb.

5986

Kjøbing til Nafflov og en Bane paatvers fra Maribo til Rødby eller Syltholmen, hvilket er en hel eiendommelig Maade at anlægge Baner paa, naar man ser Sagen fra et almindeligt Standpunkt. Dette anser jeg imidlertid for at være en underordnet Side af Sagen; Hovedsagen er ganske sikkert den gennemgaaende Trafik, som man venter paa denne Bane, men det fortjener vistnok at overveies, om dette er den rigtigste og ønskeligste Vej at vælge til ad den at lede den gennemgaaende Trafik fra Sjælland og Syd paa. Dette kan imidlertid ses fra forskellige Synspunkter. For det Første er der Hensynet til Statsbanerne, thi det vil jo blive en Bane, som vil komme til at konkurrere med Statens egne Baner, og som vil drage en væsentlig Del af Trafikken fra Sverige over Sjælland i Stedet for over Frederikshavn ned ad Halvøen. Dette er ganske vist et Hensyn, som ikke udelukkende eller afgjørende bør komme i Betragtning, idet Staten jo her paa en Maade er en privat Konkurrent, og ikke paa noget Punkt bør hæmme den private Konkurrence, men paa den anden Side har Staten ogsaa det almindelige Hensyn at tage under Overveielse, og det vil derfor være af Bigtighed at undersøge, om ikke Trafikken kan ledes paa en saadan Maade, at begge Interesfer kunne tilfredsstilles, uden at nogen af dem lider Skade. Det er bekjendt, at der for ikke længe siden er fremstaaet en Plan til et Havn anlæg ved Hirtsholm. Det er endnu ikke kommet saa vidt, at denne Plan er traadt frem for Offentligheden, men den er dog bleven omtalt af flere Blade, ligesom den ogsaa her i Thinget ved mere end een Leilighed har været omtalt af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 9de Valgkreds (Luren), der med Føie har fremhævet de vigtige Fordele, det vilde have at anlægge en Havn ved Hirtsholmen, forbunden med en Dæmning, som satte den i Forbindelse med Jernbanen fra Frederikshavn. Denne vilde derved komme til at gaa ud til dybt Vand, og man kunde da ad den Vej

lede Trafikken fra den nordlige Del af Sverige og fra Norge ned ad Halvøen. Denne Bane vilde imidlertid udmunde ved Hamborg, og den her foreslaaede Bane skal ligeledes udmunde ved Hamborg; men er det rigtigt at føre alle Jernbaner til Hamborg? Der var en Tid, da vi havde en vis Forbindelse med Holsten, hvilken Forbindelse maaske var større, end den nuværende var heldig eller ønskelig for Danmark; men denne Forbindelse er nu til Ende, og vort Forhold til Hamborg er heller ikke saa inderligt, som det har været tidligere. Er det da rigtigt og nødvendigt, at alle Danmarks Linier føres mod Hamborg? Jeg tror det ikke, og i alt Fald er der flere Ting, som tyde paa, at man fra den anden Side af Femernbelt, fra den Side, hvor Supplementet til Banen skulde være, ikke skjøtter saa meget om at faae Linien ført til Hamborg. Den preussiske Regjering har en Tilbøielighed til at faae Berlin gjort til et Centrum for alle Jernbaneforbindelser. Dette skal jeg ikke indlade mig paa at kritisere, men det er et Faktum, at den preussiske Regjering ikke holder af de koncentriske Baner, hvorimod den foretrækker de radiale, og som Følge deraf har den givet Koncession paa en Jernbane, som skal gaa fra Stralsund over Rügenbelt til Arkona, og som altsaa vil være en Fortsættelse af Banen fra Berlin til Stralsund. Derimod er det temmelig tvivlsomt, om den preussiske Regjering understøtter de Vestræbelsers, som visse store Pengeinstituter, saaledes som de kaldes i Motiverne, gjøre for at faae en Bane igjennem Holsten til Femernsund. Det har trukket længe ud med Koncession paa denne Bane, og det er ingenlunde sikkert, at dens Meddelelse kan betragtes som afgjort. Regjeringen har heller ikke i sine Bemærkninger til Lovforslaget sagt dette, men den høitærede Minister sagde dog, da han forelagde Lovforslaget, at en af Grundene, hvorfor han ikke havde kunnet forelægge det tidligere, eller maaske den eneste Grund dertil, var den, at der hidtil havde manglet Sikkerhed