

fjøbing til Naffkov 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 gjennemgaende 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 gjennemgaende Trafik fra Sjælland og Syd paa. Dette kan imidlertid ses fra forskjellige 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 ubelukkende 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 Vigtighed at undersøge, om ikke Trafikken kan ledes paa en saadan Maade, at begge Interesser kunne tilfredsstilles, uden at nogen af dem lider Skade. Det er bekendt, at der for ikke længe siden er fremstaaet en Plan til et Havneanlæg 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 Jærnbanen 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 foreslaede Bane skal ligeledes udmunde ved Hamborg; men er det rigtigt at føre alle Jærnbaner til Hamborg? Der var en Tid, da vi havde en vis Forbindelse med Holsten, hvilken Forbindelse maasse var større, end det nogenstunde var heldig eller ønsket 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 Linjer 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 Jærnbeltet, fra den Side, hvor Supplementet til Banen skulde være, ikke støtter 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 Jærnbaneforbindelser. 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 Jærnbane, som skal gaa fra Stralsund over Rügenhelt 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 Bestræbelser, som visse store Pengeinstituter, saaledes som de kaldes i Motiverne, gjøre for at faae en Bane igjennem Holsten til Jærnbeltet. 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, hvorfors han ikke havde kunnet forelægge det tidligere, eller maasse den eneste Grund dertil, var den, at der hidtil havde manglet Sikkerhed