

inden den Tid, der er omtalt i Lovforslaget, nemlig 1970, vil være inde paa et Jernbanesystem, hvori der vil være optaget en stor Del af de nuværende Veie, ikke blot Amtsveie, men ogsaa Biveie, og det vil ganske vist efterhaanden blive en Kommunesag at anlægge Jernveie, ligesom det nu er det at anlægge Chausseer, Amts- og Biveie. Dette vil ganske vist ske inden 1970. Derisat vil vel Ingen af os kunne føre, men jeg er overbevist om, at det saaledes vil ske. Hvad der derimod er vigtigt, ja jeg kan sige det Allervigtigste, er, at Staten har alle Jernveie under sin Drift. Det er et Hovedpunkt, paa hvilket jeg ved alle Leiligheder skal tillade mig at henlede den høitærede Regjerings Opmærksomhed, at den søger hurtigst muligt at faae samtlige Baner, der ligge inden vort lille Land, under een Drift, under Statens Drift. Dette kan ikke være saa vanskeligt at opnaa; og jeg tror, at den Minister, der kan gennemføre det, vil have gjort Kommunikationen i vort Land en overordentlig stor Tjeneste.

Da ellers Ingen begjærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets Overgang til 2den Behandling fattes under Afstemning og vedtoges enstemmig med 45 Stemmer.

Ændringsforslag til Sagens 2den Behandling indskaldtes til førstkommande Lørdag Middag Kl. 12.

Man gik derpaa til den næste Sag paa Dagsordenen, som var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele Koncession paa forskjellige Jernbaneansøg paa Sjælland og Falster.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 503).

Udgang: Ved at gennemlæse den udførlige Betænkning, der er afgiven i det andet Thing over denne Sag, tilstaaer jeg, at det uregtelig har forment lidt for mig, men maaske har jeg ogsaa kun en fattig Fantasi. Naar jeg ser det omhandlet med stor Udførlighed, om man som Endepunktet for en Jernbane skal foretrække Maarum, Græsted, Helsingør eller Gilleleie, saa tror jeg, at vi ere komne videre i Jernbaneudvikling, jeg mener i Fantasien, end vi have Udset til for det Første at komme i Bistandelsen, og skulde jeg sige, at der var Noget, der undrede mig ved dette Lovudkast, saa skulde det snarest være, at der ikke er foreslaaet en Jernbane paa den begunstige og velforsignede D Bogs, der jo har en ligesaa god moralsk Ret til at forlange en Jernbane som Frederiksfund, efter som der har været projekteret

en Jernbane, der gik over Bogs, nemlig den Kirshøjeste. Det første Punkt, der omhandles i Loven, er en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Bane, ikke nordligere end Hillerød, til Frederiksfund. Sa, dersom Frederiksfund var, om jeg maa bruge det Udtryk, en Udførelselshavn for Horns Herred, saa kunde jeg endda forstaa det; men Frederiksfund ligger Nord for det Meste af Horns Herred, og det vil altsaa være en betydelig Omvei for Beboerne i Horns Herred, for saa vidt de ville til Rjøbenhavn, at gaa om ad Frederiksfund, og Frederiksfund har jo for sit eget Vedkommende en overordentlig ringe Betydning, den har efter de nyeste Opgivelsler 1,300 Indbyggere. Jeg kan altsaa godt forstaa, at den ærede Indenrigsminister, dersom det er ham meget om at gjøre at faae en Jernbane til Frederiksfund, da har villet give det sjællandske Jernbaneselskab disse 4 Mars Forlangelse af Koncessionen, men jeg billiger ganske, at Folkethinget har strøget denne Bestemmelse, thi jeg tror virkelig ikke, at Frederiksfund har nogen Betydning. Vil man anlægge denne Bane, tror jeg ubetinget, at det Forslag, den ærede Minister har forkastet, var det fornuftigste, nemlig at føre den til Laashøj paa den vestsjællandske Bane. Derved faar Frederiksfund ikke synderlig længere, maaske neppe $\frac{1}{2}$ Mil længere til Rjøbenhavn, end ved at faae en Jernbane ført til Gjentofte eller Lyngby, det bliver 5 Mil haade paa den ene eller anden Led. Derved føres Banen ind i en dobbeltsporet Bane, saa Trafikken, for saa vidt man kan vente nogen saadan, kan gaa endnu mere uhindret, og saa vil man endelig kunne undvære den, som det forekommer mig, høist beynæderlige Bane fra Nøeskilde til Hillerød, idet man da kunde føre Banen fra Frederiksfund til Hillerød, hvorved Veien Syd paa dog vilde blive noget fortere end den over Rjøbenhavn. Hvorledes en Bane fra Nøeskilde til Hillerød skulde være til nogen Nytte som Lokalbane, begriber jeg nemlig aldeles ikke; thi for de Steder, der ligge der imellem, er Marskedsstedet Rjøbenhavn, men Banen fører bort fra Rjøbenhavn i begge Retninger. Det er ganske vist, at, dersom den svenske Rystbane kommer i Stand til Helsingborg, saa vil det være noget bekvemmere at gaa denne Vej Syd paa, siden vi nu en Gang skulle om ad Nøeskilde for at komme til Bordingborg. — Der viser det sig endnu klarere, at det var et Misgreb, man begik, dengang man lagde Veien til Bordingborg om ad Nøeskilde — men jeg kan ikke tro, at denne Bane kan leve af den gennemgaaende Trafik, og jeg begriber ikke, hvorledes den skulde kunne faae en lokal Trafik. Jeg kan heller ikke skjønne, at det er Unagen værd at gjøre store Opoffrelser for den gennemgaaende Trafik, som man endnu slet ikke har havt, og som dog i Reglen vil søge over Rjøbenhavn, fordi man paa Reisen Syd paa vil tage Rjøbenhavn, med hvad den har af Seværdigheder