

Udtælling af Statskassen til et Beløb af, jeg vil sige, 2½ Million Kr. i 20 Aar; jeg haaber, at Lovforslaget vil blive vedtaget, uagtet dets Vedtagelse, hvis den i Lovforslaget omhandlede Foranstaltning skal kunne naae sin Hensigt, vil have i Sælf. og Følge med sig forskjellige Udgifter af Statskassen til et temmelig kostbart Anlæg, som jeg senere skal tillade mig at berøre. Naar jeg ønsker dette Lovforslag vedtaget, er det ikke saa meget, fordi jeg af Princip foretrækker Statsbanedrift for privat Drift af Jernbaner. Der gives Løber, hvor Statsbanedrift anses for den ene falgigjørende, og andre Løber, hvor Alt skal være privat Drift; Anstuelserne herom være omtrent ligesom Moderne, og man kan ikke sige om noget af de paagældende Systemer, at det er det absolut rigtige, det afhænger af Løbsforholdene. Dette er altsaa ikke min Hovedgrund, og heller ikke er det min Hovedgrund, at der, hvad der er min Overbevisning, ved den foreslaaede Operation vil blive erhvervet et særlig værdifuldt Aktiv for Statskassen. Jeg tror ganske vist, at uagtet Overtagelsen af disse Baner er meget kostbar, saaledes som den ærede Finantsminister ved Forelæggelsen af Lovforslaget bemærkede, vil Staten dog ved at overtage disse Baner gjøre en god Forretning, men dette er heller ikke mit Hovedmotiv til at ønske de sjællandske Jernbaners Overgang til Staten. Hovedmotivet for mig er det, at jeg i den gennemgaaende Trafik's Interesse anser det for at være særlig vigtigt, at Staten overtager de sjællandske Jernbaner, som udgjøre et vigtigt Led af den gennemgaaende Trafik i vort Land. Vi have liggende bagved os 6 Millioner Menneker, der bebo den skandinaviske Halvø; mod dem have vi, om jeg saa maa kalde det, en international Forpligtelse til at bringe dem i let og hurtig Forbindelse med det øvrige Europa. Jeg tror ikke, at vi hidtil have været tilstrækkelig opmærksomme paa at realisere denne Forpligtelse. Der har til forskjellige Løber været gjort forskjellige Forsøg paa at aabne en Linie for den gennemgaaende Trafik, men det er ikke hidtil lykkedes os. Man har forsøgt at aabne en Vej over Falster—Nostod; men de paagældende Underhandlinger synes heldigvis at være strandede. Man har tænkt sig en Vej over Holland—Femern til Hamborg. Denne Løbe, der fremkom for en halv Snes Aar siden, synes nu at være opgiven. Afskillige have tænkt sig en Vej over Fyn, Als og gennem Slesvig til Hamborg. Heller ikke denne Løbe synes at have Udseende til at blive realiseret. Tilbage staar altsaa kun at udvikle den gennemgaaende Linie, som allerede nu forbinder Kjøbenhavn med Hamborg. Jeg tror, at man ikke skal gaa over Aaen for at hente Vand, men at man skal holde sig til denne Linie og udvikle den; thi da vil man opnaa det Resultat, hvortil der ganske vist trænges, baade med Hensyn til vort Forhold ligeoverfor de Folkeslag, som bo paa den skandinaviske Halvø, og til-

lige overfor vort eget Lands Beboere. Saalænge de sjællandske Jernbaner ere i et søvnt og trægt Sælfabs Besiddelse, kan man ikke vente, at der vil blive udviklet den fornødne Hurtighed i Farten, for at overhovedet denne gennemgaaende Route skal kunne faae tilstrækkelig Betydning. Man bruger for Dieblisset 3 Timer til at kjøre de 14 Mil fra Kjøbenhavn til Korsør. Det er for en gennemgaaende Route en altfor langsom Fart. Medens man f. Ex. kun bruger 2 Timer for at kjøre fra London til Oxford, som er 26 danske Mil, og kun anvender 5 Timer for at kjøre fra Hamborg til Berlin, saa bruger man, som sagt, hos os 3 Timer til det nævnte lille Stykke Vej; det kunde vistnok tilenbæringes i alt Fald i 2, maaste i 1½ Time. Sørger man dernæst for, at der er tilstrækkelig hurtige og kraftigtbyggede Skibe, der ogsaa i Bointre kunne gaa over Store-Belt, saa vil denne Fart kunne ske paa høist 1½ Time. Jeg tror, at hvis man endvidere gik til at rette den Feil, der blev begaaet i Tredeerne, nemlig at lægge Jernbanen over Strib-Fredericia istedetfor at følge den naturlige Vej over Middelfart-Snoghøi, saa vilde Veien til vor sydlige Grændse over Vandrup kunne tilbaglægges i 4 à 5 Timer. Dertil udfordres imidlertid, at vi lægge en Bro over Lille-Belt fra Middelfart til Snoghøi. Forholdene der ere ikke anderledes, end at man kan bygge en fast Bro billigere og med større Sikkerhed end f. Ex. den Bro, der er bygget fra Aalborg til Nørre-Sundby; og Farten over Lille-Belt er saa vigtig som Led i en gennemgaaende Forbindelseslinie, at Forholdenes Udvikling der have langt større Krav paa vor Opmærksomhed, end Forholdene ved Limfjorden havde. Have vi paa den Raade sørget for, at man kan rejse fra Kjøbenhavn til Vandrup i 4 til 5 Timer, saa bliver det desværre vor Nabos Sag — jeg vilde ønske det var vor Sag — at sørge for, at Banen bliver ført videre fra Vandrup til Hamborg i andre 4 à 5 Timer. Jeg tror da, at alle de Forordringer, der kunne stilles til en gennemgaaende Route, ville være tilfredsstillende. Men for at en saadan gennemgaaende Route skal kunne løse sin Opgave, udfordres der selvsølgelig ogsaa, at Kjøbenhavns Havn bliver sat i Forbindelse med Jernbanen. Man vil vel neppe finde noget andet Sted i Verden under lignende Forhold, ved en By af Kjøbenhavns Størrelse og Betydning, hvor Jernbanen ikke bliver ført ned til Havnen. Selv i Frederiksund har man laabet sig det være magtpaaliggende at føre Jernbanen ned til Havnen; men i Kjøbenhavn er man endnu ikke kommen saa vidt. Jeg skal villig indrømme, at der findes Banstigeligheder her, som ikke findes andre Steder; men de ere dog ikke større end, at de kunne overvindes. Det er imidlertid min fulde Overbevisning, at, naar man skalde tvinge det sjællandske Jernbanselskab til at træffe en saadan Foranstaltning, kunde det