

Politik, og i alt Fald mener jeg, at det er en overordentlig daarlig og udiplomatisk Vej at gaa, at begynde med at tæsse Thingets Slotte, for at Regjeringen saaledes ufri skal indlede Forhandlingen om denne Sag. Men har man en anden Betragtning og stiller sig tvivlende overfor hele dette Foretagende, i alt Fald naar det saaledes skal trænges frem i første Linie, og har man Betænkeligheder ikke blot i økonomisk Henseende ved denne Plan, men ogsaa i og for sig ved dette saaledes at binde Staten til den, saa maa man naturligvis anse det for saa meget uheldigere, at en Minister vil kunne paaberaabe sig denne Opfordring og bruge den som Motiv for et Nei indtil Videre til al anden Udvikling af Samfærdselsmidlerne her i Landet, medens man netop særlig maa lægge Vægt paa den Udvikling af Samfærdselsmidlerne her i Landet, der navnlig kommer de i høi Grad tilfidefatte Egne til Gode, og af dem have vi mange. Der er endnu mange Egne, der have 8 danske Mile til en Jernbanestation. De, der nu sætte dette Sidste i første Linie, maa jo altsaa saa meget mindre kunne stemme for en Opfordring, der berettiger en Minister til at sige: Nu holder jeg mig først til denne Plan, som Folkethinget fremfor nogen Anden erklærer for vigtig; den maa vi kunne se at blive enige om at faae fremmet, før vi tænke paa at offre en Dre paa alle de andre Formaal, vi have ude omkring i Landet. Men forøvrigt synes det dog ogsaa for dem, der sætte Pris paa denne Plan, at maatte være uhenftagsmæssigt, saaledes at være nødt til at tilfidefatte alt muligt Andet, lige faabel som for os Andre, der forholde os mere kølig overfor denne Sag. Jeg kan altsaa ikke tage Del i denne Opfordring og maa derfor stemme mod det under Nr. 225 stillede Vædringsforslag. Dette betyder imidlertid, i alt Fald for min Betragtning, ikke det Modsatte, nemlig at Ministeren skal undlade at have et vaagent Die med disse Forhold eller undlade at tage Del i Forhandlingen om dette Spørgsmaal, saa at vi i Tide kunne faae Klarhed derover, eller undlade efter bedste Skjønnende at fremlægge Forslag derom, eller i alt Fald fornøden Redegørelse for os til næste Aar. Det er saa langt fra, at dette herved udelukkes, at man tværtimod maa sige, at det jo hører til Indenrigsminister-Embedets Krav, selv om man ikke sætter denne Route i første Linie, at følge Udviklingen af disse Foretagender, der allerede have laagt Beslag paa Statskassen i en bethdelig Grad. Men naar vi staa saaledes, saa indtage vi jo en helt anden Stilling, thi saa staa, som sagt,

haade vi og Regjeringen frit lige overfor de Forhandlinger, som senere maatte komme.

Naar jeg maa stemme mod dette Vædringsforslag, saa ligger det desuden ogsaa deri, at det, saaledes som det nu er forklaret for os, er aabenbart, at det er et Ved i en overordentlig stor Plan; det er en Begyndelse, som skal fortsættes. Var det alene et Spørgsmaal om at ombytte Skibene, fordi de ikke ere henftagsmæssige, med Dampfærger for Gjedser til Warnemünde, saa havde det ikke saa meget at betyde. Men de Forhandlinger, der maa føres paa Grundlag af denne Plan, maa jo indledes saaledes; at de Offre, som Danmark vil gjøre, ere et første Tilbud, og at Kæffen af dem vil blive fortsat, for at Trafikken kan føres gennemgaaende over denne Linie, begyndende ved Helsingborg, for maasse helt for vor Regning — eller i alt Fald over Bandet i Forbindelse med andre Magter — at kunne ende i Warnemünde over Gjedser. Men hvor omfattende er nu denne Plan? Den hvitærede Minister har sagt, at han har meddelt Udvalget et Overflag paa ca. 50 Mill. Kr., Frihavnen ikke medindbefattet. Flertallets ærede Ordfører har sagt, at de Tal betød ikke Noget, Omkostningerne vare derimod 20 Mill. Jeg veed ikke, om det høie Thing paa denne Talframstilling, der saaledes fremkom fra disse to modsatte Sider, kan danne sig en absolut begrundet Mening derom. Men jeg skal kun sige, at efter mit Talbegreb og min Indsigt i disse Forhold slutter jeg mig nærmest til Ministerens Tal. Ja, jeg er tilbøielig til at tro, idet jeg er berettiget til at støtte mig til disse Tal, at Planen vil gaa ud derover. Jeg maa vel nok løselig stikere disse Tal og denne store Plan, hvortil der knytte sig Talstørrelser, der ikke have noget overraskende for mig. Routen Helsingborg til Kjøbenhavn, med Dampfærge paa to Steder til Sverige, er, saavidt jeg har forstaaet, anfat til 9 Millioner Kroner. Det anfer jeg ingenlunde for usandsynligt, at hele denne Forretning vil beløbe sig til. Banen til Rjøge er anslaaet til 1,400,000 Kr. En fast Bro fra Masnedhoved til Dreho ved 8,400,000 Kr., altsaa for at komme til Dreho ved ca. 19 Millioner Kroner. Gaar jeg dernæst videre, saa vil Jalssterbanens forandrede Bygning, Dampfærgeforholdene og Havnen ved Gjedser, altsaa Forbindelsen med Warnemünde, koste 8,600,000 Kr. For at naae over Sylt til Femern 6,700,000 Kr. Omkostninger i Kjøbenhavn ville efter Ministerens Opgivelse beløbe sig til 15 à 16 Millioner, og saa have vi altsaa de 50 Millioner Kroner. Nu er der imidlertid at bemærke til disse 50