

mere at begrunde det og uden at sige, hvoraf han veed det? Hvorledes kan han paastaa, at Regjeringen ikke vil have en saadan Trafikat? Det forekommer mig, at den ærede Ordfører gjør bedst i at begrunde sin Mening, naar han vil udflynge en saadan In-sinuation. Selve Toldspørgsmaalet tør jeg ikke gaa ind paa af nærliggende Grunde, nemlig fordi det ikke vedrører mit særlige Omraade. Men den ærede Ordfører vil kunne faae Leilighed til at forhandle dette Spørgsmaal dels med Medlemmer her i Salen, dels med den Minister, som det nærmest vedkommer — han vil vist gjerne give det ærede Medlem al Leilighed til at forhandle dette Spørgsmaal, naar Tiden kommer. Med Henhyn til den gennemgaende Route, som den ærede Ordfører sværmer for, Helsingør—Krogshage, hvor der er stor Uenighed, om det er 25, 50 eller 60 Mill. Kr. — man kan meget godt godtgjøre, at det er alle disse Tal; det kommer an paa, hvad man i Diebliffet vil tage med, og hvad man vil ubelade — sagde den ærede Ordfører naturligvis saa nedsettende som muligt, at det Enefte, Ministeren har gjort, er at søge en Ordning af Forholdene ved Helsingør. Det er ganske rigtigt, og jeg skal sige det ærede Medlem hvorfor. Denne Route, som jeg og saa interesserer mig for, staar nu saaledes, at der er en betydelig Gene ved den, som er saa uønskelde, at den bør afhjælpes, og det er Vælgeligheden af Helsingørs Bane-gaard i Forhold til dens Havn, og Umuligheden af, saaledes som Forholdene ere, at faae en Dampfergeforbindelse i Stand paa dette Sted, hvad man ellers med nogen Sandsynlighed kunde faae. Denne Mangel har jeg ment burde afhjælpes, og naar den er afhjulpen, vil man efter al Rimelighed kunne faae saa megen Trafik, som der i Diebliffet vel kan være Tale om at vinde. Jeg betroede den ærede Ordfører forleden Dag, at vi for Diebliffet haabede at faae Dag- og Natforbindelse paa denne Route, at vi have Tilslutning dertil nordfra og haabe at faae den sydfra. Den ærede Ordfører maa dog se, at Andre anse det ikke for ganske umuligt. Jeg tror, det er rigtigt at blive staaende herved foreløbig, saa længe vi ikke kunne faae andre Vilkaar andet Steds fra. Jeg tror nemlig, at selv om man har nogen Tilslutning fra Udlandet til en saadan Route, var det rart at faae en mere bindende og sikker Tilslutning, inden man bekvemmer sig til at offre de 25—50 Mill. Kr. Det er muligt, at det kan opnaas, jeg kan ikke sige det i Diebliffet. Jeg kan ikke sige, at hele den ærede Ordførers Optræden vil gjøre det lettere, men der vil kunne foregaa for-

skjellige Ting hos vore Naboer, Omordning af forskjellige Router, som gjør dette til den naturlige Route, og saa vil jeg hellere staa saaledes, at jeg siger: Her er den, og den er farbar paa 11—12 Timer fra Berlin til Kjøbenhavn, paa noget under samme Tid over Kjøbenhavn til Hamborg og med et Tillæg af 5 Kvarter til Helsingør og 1½ Time til Helsingborg. Jeg tror, det vil være ret tilfredsstillende. Derimod anser jeg det virkelig ikke for rigtigt at gaa hen og anvende hele denne betydelige Sum paa den, naar der ikke er nogenlunde Sikkerhed for, at man faar Noget derved, naar der ikke er Sikkerhed for, at man derved gjør den til en langt mere søgt og sikkrere søgt, til Dels subventioneret Trafik-Rute, end den, man nu har. Jeg tror ikke, det er god og økonomisk Politikk, men jeg tvivler ikke om, at den ærede Ordfører vil bevise, at det netop er det Rette, hvis hans Stemning gaar i den Retning. Jeg skal tillade mig at gjøre opmærksom paa, at de Forandringer, den ærede Ordfører forlanger, ville forudsætte, at man tager Broen med, og det vil høist kunne føre til, at man indvinder 1 til 1½ Time. En Rystbane som gennemgaende Led i Forbindelsen vil medføre en bedre og kortere Kørsel af høist 20 Minuter, og det er temmelig Meget at give 4, 5—6 Millioner Kr. for det. En Rystbane kan jeg derfor ikke anse for nødvendig som Led i den gennemgaende Forbindelse. En helt anden Sag er det, hvis man blot vil gjøre den til en Lokalforbinding. Inden man gjør det, maa man imidlertid have klarlagt sig, hvorledes Forholdene skulle ordnes ved Kjøbenhavns østre Del; thi at tage denne Banetrafik ind paa den nuværende Nordbanegaard vil være meget betænkeligt. Derfor nævnte jeg forleden overfor den ærede Ordfører 9—10 Millioner for denne Route, det var ved at medtage Forbindelsen med den østre Bane-gaard og hele Anlægget ind til det nuværende Terrain, hvor Frihavnen vil komme til at ligge. Vil man ikke gjøre det, bliver Summen naturligvis mindre, en 5—6 Millioner; men saa tror jeg ikke, at den har sin Berettigelse som gennemgaende Bane. Banestykket til Kjøge var den ærede Ordfører misfornøiet med; det spøgede en Gang imellem. Det var Geheimeetatstraad Tietgen, der nævnte det; jeg har ikke truffet det frem tidligere, men det er mig temmelig ligegyldigt, om man tager det med eller ikke; det er nemlig mindre vigtigt. Derimod vil man komme til at tage Broen over Storstrømmen, hvis man vil gjøre Forbindelsen til vor ene-fste eller vor bedste Forbindelse, og dette gjælder ogsaa, hvis man tager