

at vi selv kunne have nogen Fordel deraf ved en forøget Indtægt af Banerne; men Ulykken er, at vort Land er saaledes indrettet, at baade er den gjennemgaaende Trafik dyr at skaffe til Veie, og vore Naboer næsten til enhver Tid kunne sætte os Kniven for Struben og diktere os de Betingelser, hvorpaa de ville benytte, hvad vi have skaffet til Veie. Det er sikkert saaledes at Svenskerne kunde, hvis de ville komme hurtigere til Thydskland over Ystad eller Trelleborg end via Sjælland — og saa staar det for mig saaledes, at Sverige har det til enhver Tid i sin Magt at diktere os de Betingelser, hvorpaa de ville benytte de saakaldte gjennemgaaende Jernbaner hos os, naar vi have tilveiebragt dem med stor Bekostning. For det Første kunne de oparbejde deres egne Baneforbindelser til den sydlige Del af Sverige, og de kunne komme ligesaa hurtigt til Gjedser. Det er jo oplyst i et Blad, som har taget den danske Route i Forsvar, at vi ikke, hvad Tidsparelsen angaar, kunne konkurrere med Svenskerne, naar de ville skaffe sig en direkte Forbindelse med Thydskland. Altsaa kunne vi komme til at staa i den mærkværdige Situation, at efterat have givet 30—40 Millioner ud faae vi ikke selv Fordel deraf, og vi blive maasse endog afhængige af vore Naboer, thi da vi have indrettet os paa dem, kunne vi ikke uden at støde dem forandre vore Planer, medens de til enhver Tid ville kunne sige: saaledes ville vi have det, og ville I ikke, saa kunne vi godt udbære Jer. Det er dog den mærkværdigste Situation, et Land kan komme i og de kunne i Grunden le paa vor Bekostning. Dertil kommer, at politiske Venstrebemønter kommer med under saadanne Forhold, og hvis Sverige og Thydskland af en eller anden Grund ville forbigaa Danmark, saa ville de, selv om Danmark, har budt dem denne Trafik paa de bedste Betingelser, gaa udenom os. Det vil gaa dermed som med Toldkrigene, som man nu er kommen ind paa. Hvis man vil kalde det en økonomisk Politikk, der føres for at oparbejde Landet, saa maa jeg for mit Vedkommende understrive det stærke Udtryk, der blev brugt af det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen), at det kan blive en meget ruinerende Politikk. Hvad Spørgsmaalet om Forbedring af den nordjællandske Bane angaar, ere jo alle enige om, at der bør lægges Dobbeltspor til Lynghy, hvortilmod det er et Spørgsmaal, om der bør lægges Dobbeltspor til Holte; dette sidste forekommer mig at maatte afhænge af, om der kommer en anden Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Helsingør end den, der alle-

rede eksisterer. Jeg veed vel, at det siges, at om Søndagen og til andre Tider er der en saa stærk Trafik ved Holte, at det allerede af denne Grund er nødvendigt at lægge dobbelt Spor hertil, og det er muligt, at Trafikken der virkelig er saa stor, men jeg skal erindre om, at en stor Del af den Trafik, som tilføres Holte, kommer netop fra de Egne, som Rysbanen skalde berøre. Der befordres alene mellem Hørsholm og Holte og omvendt med Omnibus og Deligence næsten 16,000 Mennesker aarlig ifølge officielle Oplysninger, efter hvad der er sammentalt i de sidste Aar, og desuden flere Millioner Pund Guds ligeledes med Omnibus eller Deligence. Det er altsaa en ikke ringe Trafik, der tilføres Holte ad den Kant. Ganske vist kan der være stor Gene om Søndagen, men det kan der ogsaa være ved Klampenborg, og af den Grund kan man ikke anvende store Bekostninger. Jeg maa fuldstændig understrive, hvad det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen) sagde, og det glæder mig, at det en Gang imellem bliver gjort gjældende, at naar man flytter Stationer, og naar man omlægger Broer, Kanaler og Veie, kommer man ofte til i høi Grad at gøre Uret imod dem, der have indrettet sig paa den bestaaende Tilstand. Man er saa tilbøielig i Administrationen til at se paa, hvad der administrativt kan gøre Gavn, hvad der kan være bekvemt og nemt og maasse ogsaa bringe lidt pekuniær Fordel, men man glemmer den Udælgelse, som man bringer over en stor Del Mennesker, der have indrettet sig paa det Bestaaende, og som ved et ringe Stød kunne bringes fra en Eksistens til Bettelstaven. Jeg veed godt, at der ikke her kan tales om noget Retsghensyn, men jeg tør paaafaa, at her er et Billighedsghensyn, og jeg vilde ønske, at man vilde fyldestgøre det. Befolkningen er ikke til for Jernbanernes og Broernes Skyld, men disse blive anlagte for Befolkningens Skyld, og man bør ikke gøre stor Uret mod en Del af Befolkningen, fordi en anden Del af Befolkningen derved kan opnåa en mindre Fordel. Jeg kommer nu til Spørgsmaalet om en Rysbane. Med Ghensyn til den maa jeg fremhæve, at hvad enten man er for eller imod den gjennemgaaende Trafik — jeg er for mit Vedkommende imod den, da det forekommer mig, at man ikke i Længden kan stille for store Krav til Staten i saa Henseende, og det er ligeledes ikke til at forlange, at fordi man interesserer sig for en Egn, eller fordi Sagen berører en Kreds, hvor man er valgt, skalde af Ghensyn dertil tilside sætte sin almindelige Opfattelse. Derom vil jeg for mit Ved-