

stande om, at hvad man under en saadan Debat ikke har hørt, besvaret eller modsagt, skulde man være medansvarlig i. Vi ere ikke i fjerneste Grad medansvarlige i Forhandlingen af disse Forslag; vi have tiltraadt dem af forskjellige Grunde, men denne Tiltrædelse er altsaa forsaavidt kun en Anthydning af, at vi under disse Omstændigheder ville stemme for Forslagene, men der ved forpligte vi os ikke til at gennemgaa disse Forslag og sige, af hvilke Grunde vi have tiltraadt dem under disse særlige Omstændigheder. Derfor indlade vi os ikke paa en særlig Motivering af vor Tiltræden af de enkelte Vædringer, vi give kun en Begrundelse, hvor vi have fundet det nødvendigt, trods de tilstedeværende Forhold, at have en anden Opfattelse og udtrykke den enten i Betænkningen eller i Vædringsforslag. Jeg skal derfor, for ikke at forlænge denne Debat, ligesaa lidt ved dette Afslut som ved de andre, her komme ind paa de Vædringer, vi have tiltraadt sammen med Udvalget eller bets Flertal, men jeg skal kun opholde mig ved et Par Vædringer, der ere stillede under Nr. 8 af et Flertal og under Nr. 9 af det Mindretal, hvortil jeg hører. I disse to Forslag staar der to Opfattelser angaaende Udviklingen af vort Kommunikationsvæsen mod hinanden — jeg tør ikke paastaa, at de staa ved Siden af hinanden, men de staa imod hinanden. Den første Opfattelse tager Sigte paa Udviklingen af den gennemrigste Trafik, hvorved man paaberaaber sig en Afstemning, der foregik det forrige Folkething, ikke i dette, og hvorpaa man søger en Bekræftelse fra dette Things Side. Jeg skal erindre om Forhandlingerne derom i Fjor og nævne, at de findes i Folkethingstidenden Sp. 3636 ff. Den gennemrigste Plan karakteriseredes dengang af Flertallet saaledes, se Sp. 3684, at det var en Dampfærgesforbindelse mellem Helsingborg og Helsingør, en Dampfærgesforbindelse mellem Malmø og Kjøbenhavn, en hurtig Sernbaneforbindelse mellem Kjøbenhavn og Gjedser, en Dampfærgesforbindelse mellem Gjedser og Wærnemünde og en Dampfærgesforbindelse mellem den sydhjællandske Sernbane som Hovedrute og Vesteuropa, altsaa til Femern, eller et andet Sted ved Holstens Ryt. Der forhandlede derom i Fjor, og ved Siden deraf forhandlede der om Kjøbet af de lolland-falsterste Baner. Jeg kan ikke sjonne rettere, end at, naar man skal fra Rødby til Femern med Dampfærg, saa maa man købe den tilsvarende Del af Lolland-Banen ogsaa. Ind i denne Plan mente Ministeren ogsaa at maatte lægge en Omordning af Sernbaneforholdene ved Kjøbenhavn, en Bane fra

Kjøbenhavn til Rjøge som en naturlig Konsekvent af denne Plan og en fast Bro fra Masnedø til Drehoed. Jeg indrømmer, at det bliver Konsekventen af en stærk Forbring fra Folkethingets Side om at udvikle den østdanske gennemrigste Trafik; thi naar man f. Ex. skal bygge en Rytbane for den svenske-norske Trafik med en Statsbane paa den ene Side og den største Del af Naret en Passagerdampskibsklinie nmiddelbart der ved, skjøndt en saadan Bane altsaa vil konkurrere med Statens egne Baner, for at de svenske Brode kunne vinde 10 à 14 Minutter paa Veien fra Helsingør, saa sjonner jeg ikke rettere end, at det bliver meget naturligt, at man maa have en Bane fra Kjøbenhavn til Rjøge for at vinde 10—14 Minutter for at komme til Europa syd for Østersøen. Derfor er det naturligt, at man præsenterer, opfordrer eller understøtter den ærede Indenrigsminister til saa hurtig som muligt at naae Overenskomst om den gennemrigste Trafik, som vil blive krævet, og træffe Foranstaltninger til, at denne Rute kan blive saa sikker og hurtig som muligt. Men man vil ikke længe efter en saadan Overenskomst tillade, at Strømmen mellem Masnedø og Drehoed skal kunne tilfryste om Vinteren og saaledes standse hele Historien og tilintetgjøre de Planer, man har med Hensyn til en saadan Trafik; man vil forlange den Bro, som den ærede Indenrigsminister har lagt ind i denne store Plan, og man vil ogsaa komme til i høi Grad at fordyre Materiel og Driftsudgifter ved denne Bane, naar den daglige Drift bliver gennemført i lang tid større Omfang end det, vi nu kjende ved vore Luntebaner omkring i Landet, og som vi ellers i mange Egne vilde være meget glade ved, hvis vi blot kunde faae dem. Omkostningerne vare dengang meget variabelt fremfattede her. I Fjor meddeltes det os i Udvalget, at det vilde blive over 50 Mill. i samlet Beløb, men deri var kun medtaget Forbringinger af Kjøbenhavns Baneforhold efter Flertallets Forslag; Mindretallets Forslag, som utvivlsomt har mest Tiltrækning, er 11 Mill. større, og Frihavnsportsmaalet, som staar i Forbindelse dermed, var ikke taget med. Nu kan man sige, at man ikke maa tage Munden for fuld paa een Gang, men man kan ogsaa sige, som der blev sagt i Fjor: Maalet er, at en Passager kan sætte sig i sin Kupee i Stockholm, og ikke behøve at forlade den, inden han kommer til Paris. Jeg indrømmer, det er et smukt, ædelt Formaal for Udviklingen af Danmarks Kommunikationsmidler. Man siger vel, at det Maal søger man ikke nu, men er det sagt for Alvor, vil B følge efter, ellers er der ingen