

forholdene andre Steder i Landet og ved, hvilket Antal rejsende der trafikeres fra og til Stationerne, hvilken Mængde Gods der føres fra og til. Det kan man til Dels sammenholde med den Trafik, som antagelig vil blive derude, og man ser da, at der ikke er nogen Sammenligning mulig mellem de Tal, der her findes, og de Tal, man henter andre Steder fra. Til at bygge Slagelse—Børslev Banen og Ringe—Nyborg Banen mener man, at der vil medgaa c. 350,000 Kr. pr. Banemil foruden Ekspropriationen, lidt mere bliver det, men ikke meget. Til Rystbanen forlanges derimod over 1 Mill. Kroner pr. Banemil. Jeg indrømmer, at Rystbanen bliver lidt dyrere at bygge, et længere Stykke Vej vil det være nødvendigt at have Dobbeltspor, der bliver nogle enkelte Viadukter, og i det hele taget kan man selvfølgelig fortaa, at Banen vil blive dyrere at anlægge end en Bane længere ude i Sjælland. Men saa overordenlig stor Forskel, som her opstilles, kan der ikke være, medmindre det, som jeg før sagde, er Meningen, at der skal bygges en Pragtbane, en Mønsterbane; og saa vidt jeg har kunnet skønne af de Overlag, der have været forelagte, er dette Tilfældet. Jeg er enig med den foregaaende lærde Taler N. Andersen, Fjstet Amt) deri, at jeg ikke kan give dette Forslag min Stemme, for det bliver bragt ned til en nogenlunde antagelig Pris. Det er nødvendigt, at Jærnbanebestyrelsen nok en Gang tager dette Forslag under Overvejelse, thi vi kunne ogsaa løbe Guld for dyrt; det kan nok være rart at saa en Rystbane deroppe, og jeg for mit Vedkommende skulde ikke have noget derimod, men saa skal den anlægges til en Pris, der nogenlunde kan staa i Forhold til, hvad Jærnbanebygning koster andre Steder i Landet.

Men er det overhovedet nødvendigt at bygge en Rystbane? Det har her i Tinget, saa vidt jeg har set, trængt sig ind i den almindelige Mening, at en sliG Bane burde vi have; men af væsentlige Grunde har jeg ikke hørt fremdrage mere end to. Den ene, og vel nok den væsentligste, er Hensynet til den gennemgaaende Trafik. Der er, om jeg saa maa sige, blevet drevet meget — hvad skal jeg kalde det — Spræl med den saakaldte gennemgaaende Trafik her i Landet. Den er bleven brugt til Fremstøtelsen af mange store, til Dels forunderlige Projekter. Men hvilken Betydning har den saakaldte gennemgaaende Trafik overhovedet for Landet? Ja, en Del har den, det indrømmer jeg; i mange Retninger kan det være rart, at fremmede rejse herigennem, selv om det kun er lystsejende, og at de se, hvordan vi

have det i Danmark, og tage et venligt Minde med sig om, at de have besøgt vort lille Land; og i kommerciel Henseende kan det ogsaa være rart med den gennemgaaende Trafik; men at ofre alt for meget paa den Historie synes jeg dog, har sine Betænklichkeiten. Og dertil kommer, at vi have jo en gennemgaaende Trafik. Rejsende, der komme fra Sverige med Dampfergen over til den flotte Banegaard i Helsingør, kunne jo køre med Toget direkte til Kjøbenhavn, og selv om de ikke saa saa store Pragtbygninger at se under Vejs, som der vilde blive efter dette Forslag, kunne de jo dog til Kjøbenhavn; de kunne jo dog igennem Danmark, og selv om de ikke finde det saa stort, som de vilde finde det, hvis Rystbanen blev bygget, ja, saa er det ikke andet, end hvad Alverden kender eller faar Indtryk af, at Danmark er et lidet, fattigt Land. Det hele, det vil gøre for den gennemgaaende Trafik, er dette, at Udlændinge kunne rejse 16 Minutter hurtigere fra Helsingør til Kjøbenhavn. Man har tidligere sagt 20 Minutter, men nu, da Logene køre, som jeg tror, med en Hurtighed af en Mil i 8 Minutter, bliver det i alt ca. 16 Minutter. Er det forsvarligt at tage denne Grund overordenlig meget i Betragtning med Hensyn til Rystbanen? Er det forsvarligt at lade denne Grund være overordentlig meget i Bægtssaalen, hvor der er Tale om Udgifter paa i alt godt 5 Mill. Kr.? Thi hvis vi skulle det, maa vi være klare paa, at saa skulle vi fortsætte med dette at bringe store Ofre for den gennemgaaende Trafik. Thi der er dog ingen Mening i at bygge kostbart af Hensyn til den gennemgaaende Trafik og saa lade Passagererne, naar de komme til Kjøbenhavn, rejse ud til Roskilde og derfra ned til Rjøge. Er det den gennemgaaende Trafik, der skal bære denne Bane, maa der selvfølgelig en Fortsættelse fra Kjøbenhavn til Rjøge, og det vilde efter min Mening ogsaa være en Flothed over for den gennemgaaende Trafik, som vilde være finansielt uforvarligt. Den anden Grund til at bygge Rystbanen, som for mig vilde være meget mere i Bægtssaalen, hvis den var rigtig, er den, at en saadan Bane vil betale sig. Men hvem siger, at den vil betale sig? Ja, det sige mange. Men hvem indsaar derfor? Hvem vil garantere Staten, at den Bane vil betale sig? Sagen vilde stille sig ganske anderledes for mig, hvis Rystejerne derude vilde garantere Staten 4% Rente af Pengene; saa vilde jeg stemme for Rystbanen. Men lad mig sige det ligefrem: Jeg tror ikke, at den Bane vil betale sig. Det vil i manges Øren lyde som en Slags Kætteri,