

længes paa ingen Maade efter at faa dette Forslag ført hurtigt igennem. Thi de Forhold, vi dernede leve under paa Jærnbanevæsenets Omraade, ere saaledes, at man ikke er tilfreds med det, som er i Øjeblikket, og man vil vistnok ikke blive mere tilfreds dermed, fordi man faar en Dampfærgeforbindelse fra Gedser til Warnemünde, med mindre der da kan gøres noget i Retning af at bringe Togene fra Lolland i bedre Forbindelse med Berlinerrouten, end det nu er Tilfældet. Jeg henstiller i den Anledning til den højtærede Indenrigsminister, om der ikke, hvis dette Forslag ophøjes til Lov, kan gøres noget i den Retning, ligesom jeg ogsaa vil henstille, at det Spørgsmaal tages op til Overvejelse, om det ikke snart var paa Tiden, at Lollands-Banen blev en Statsbane. Det er ganske sikkert, at i saa Fald vilde Statskassen faa en forøget Indtægt, og det vilde blive til betydelig Gavn for Lolland i Almindelighed. Men det, som vilde have været allermest til Gavn, vilde naturligvis have været, om man havde faaet, som det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (C. Hage) udtalte, en Forbindelse, som var gaaet direkte over Lolland og Femern, altsaa en Forbindelse over Lollands-Sydskyst. — Jeg vil endvidere sige, som det ærede Medlem før sagde, at en Kystbane ned til Køge, som der tales om, vil ganske sikkert i Tilslutning til en eventuel Forbindelse, ikke over Gedser-Warnemünde, men over Syltholm-Femern, tilvejebringe den absolut hurtigste Forbindelse; og foruden at en saadan Forbindelse saaledes fra et internationalt Standpunkt er at anbefale, er det ogsaa fra et nationalt Standpunkt at anbefale, og da den desuden særlig vil gavne en stor Landsdel, som i mange og lange Tider har været stiftmoderlig behandlet, vilde jeg have foretrukket det nævnte Forslag fremfor det foreliggende. Ihvorvel jeg ikke vil modsætte mig dette Forslags Gennemførelse, vil jeg dog have det i mente, om det ikke kunde lykkes i en ikke fjern Fremtid at faa en Forbindelse ad den Vej, som baade det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (C. Hage) og for Saksøbing (Rørdam) saavel som jeg anser for den gavnligste og mest praktiske.

Hammerich: Jeg er ganske enig med den første ærede Taler i, at det selvfølgelig har stor Betydning for os at foretage Skridt, som kunne føre til, at den gennemgaaende Trafik fra den skandinaviske Halvø til Fastlandet kan føres ind over

Danmark. Den Fordel, som vor Beliggenhed, og særlig da vor Hovedstads Beliggenhed, i saa Henseende har, er ganske sikkert af stor økonomisk Betydning for vort Land. Man hører jo af og til sige, at det, som vi gøre for den gennemgaaende Trafik, fuldt saa meget kommer de andre som os til gode. Jeg tror, at det er en ganske fejlagtig Betragtning, thi det er jo givet, at vi maa ønske og sørge for, at vor Hovedstad har en hurtig og billig og god Forbindelse saa vel med Nord som med Syd. Men de Udgifter, som det nødvendigvis medfører for vort Land, vilde blive betydelig mindre, naar Indtægterne ogsaa kunde støtte sig til den gennemgaaende Trafik. Fuldt berettiget er derfor, hvad vi i det hele taget have gjort for at udnytte de Chancer, som et Blik paa Kortet viser, at vor Hovedstad København — maaske i Forbindelse med Søsterbyen Malmø — har i Retning af at være et af de bedst beliggende Handelscentre i Nord-europa. Det er saaledes ogsaa berettiget, at vi have gjort adskilligt for at forbedre vor Havn, og at ogsaa Staten har støttet Bestræbelserne i saa Henseende, men det vil ganske vist ogsaa være berettiget og af megen Betydning at gøre, hvad der behøves, for at drage den nordeuropæiske Jærnbaneltrafik ind over København. Vi vide jo, at i de senere Aar er der gjort Bestræbelser og Arbejde fra svensk og tysk Side for at faa en direkte Forbindelse uden om Danmark, og for saa vidt som de have Fordel deraf, er der jo ikke noget at sige dertil og heller ikke noget derved at gøre. Imidlertid tror jeg, at vi paa Grund af vor Beliggenhed, vore sydlige Øers store Nærhed ved Fastlandet, have Forudsætninger for at gøre Vejen over København og Sjælland til den billigste, bekvemteste og i mange Retninger ogsaa hurtigste Forbindelse mellem Skandinavien og Fastlandet, og det er jo det, det foreliggende Forslag særlig gaar ud paa. Vi maa nemlig huske paa, at for hvert Aar, der gaar, bliver det mere og mere saa, at Trafikken i mange Retninger gaar over fra Søfartstrafik til Jærnbaneltrafik. Hvad vi i de senere Aar have set, er ganske betegnende. Det er ikke et Tilfælde, at det forenede Dampskibsselskab i bestandig større Maal gaar over til at lægge større ja overvejende Vægt paa de udenlandske Router, fordi det efterhaanden bliver saa, at den store Trafik besørges ad Søen, medens Besørgelsen af den mindre Trafik i stedsse voksende Grad gaar over til Jærnbanelne. Vi have jo set mærkelige Eks-