

dette Ting. Fra alle Sider regner det ned med nyt, saa jeg forstaaer ikke Situationen — Jeg skal imidlertid afholde mig fra at tale om Forholdet mellem Kjøbenhavn og Sjælland og om Prægratation for den ene eller den anden Part. Vore Jærnbanebestræbelser, særlig Regeringens Bestræbelser i denne Retning, gaa ud paa paa passende Maade under de fra forskellige Sider givne Vilkaar at virke fyldestgørende paa alle Steder. — Jeg skal heller ikke puste til den Fld. som det ærede 4de Medlem for 1ste Kreds (D. Hansen) har saa megen Lyst til at faa til at blusze højt op, ikke uden Foranledning, synes jeg, fra det ærede 1ste Medlem for 8de Kreds (Breinholt), og jeg vil sige, at ærede Medlemmer, der nære Haab om at se Jærnbaneforetagenderne fremmede rundt om i Landet, burde ikke komme for meget ind paa provinssielle og lokale Synspunkter. — Jeg skal endelig heller ikke lade mig friste til at tale om Fæstningsværkerne, „som ikke ere en Pibe Tobak værd“, eller om Brændevinsafgiften, og i det hele skal jeg ikke komme ind paa de udførlige Betragtninger, der fremkom fra det ærede 4de Medlem for 1ste Kreds. De være mig ikke saa helt ny. Jeg synes, jeg har hørt dem fremsætte for baade her i Salen og udenfor, og jeg maa tilstaa, at de gøre paa mig saare lidt Indtryk. Jeg tror ikke, at det kan nytte at fremsætte dem, og jeg finder det bedre, at man holder sig til det foreliggende Lovforslag. Jeg skal søge at begrænse mig, thi det forekommer mig efter hele Forhandlingsens Karakter, at Begrænsning er meget ønskelig.

Hvad selve Forslaget angaar, saa har det altid været hævdet, at det er fremsat, fordi det rammer den bedst befolkede og bedst bebyggede Del af Landet, fordi dette Anlæg kan bære sig, samt fordi den Jærnbane, som nu gaar mellem Kjøbenhavn og Helsingør, ikke er i Stand til at trafikere mellem disse to Byer, ikke er i Stand til at føre tilstrækkelig godt den Trafik, som der er, og i den Henseende maa ærede Medlemmer, som tage saa stærkt Afstand fra Forslaget — det hævdter jeg og hævdter det bestemt — give mig Ret. Vel er der Dobbeltspor paa Strækningen mellem Kjøbenhavn og Holte, men selv om dette Dobbeltspor blev ført helt igennem, vilde vi dog ikke være tilfredse med Banen, som den er, fordi den teknisk ikke er tilfredsstillende og ikke kan blive det, fordi Stigningen er 1:100 og ikke kan forandres. Banen er dernæst ikke saa stærkt bygget, som ønskeligt er for den Trafik, der her vil komme, og endelig vil der være nok at bestille for Kystbanen blot som Lokalbane. At Kystbanen

har Betydning for den gennemgaaende Trafik, benægter jeg ikke. Jeg forbyder mig i Reglen ikke i Tal, men et Par Tal kan det dog ikke stude at høre. I 1888 gif der mellem Kjøbenhavn og Holte 20 Tog, i 1891, da Dobbeltsporet var færdigt, gif der 36, og nu gaar der 42. Imellem Holte og Hillerød gif der i 1888 20 Tog, i 1891 gif der 28 og nu gaar der 30. Mellem Hillerød og Helsingør gif der i 1888 16 Tog, i 1891 20 og nu 24. Altsaa har der i 1888 — 94 paa Strækningen Kjøbenhavn—Holte været en Stigning paa over 100 pCt. i Toggangen og paa Strækningen Holte—Helsingør en Stigning paa over 50 pCt. Paa Sønd- og Helligdage, hvor de ekstraordinære Tog jo løbe lige saa regelmæssigt, som de ordinære Tog løbe til daglig, findes der allerede nu paa visse Tider af Aaret en saadan Trafik, at Togkrydsning finder Sted paa hver eneste Station. Man er nu altsaa kommen til de absolut yderste Grænser, man kan komme til, naar man skal føre sin Trafik. Men der er ogsaa en anden Omstændighed. Kystbanen faar en Stigning 1:140 og stærkere Skinner end den nuværende Nordbane; den er altsaa i Stand til at besørge en stærkere, bedre og sikrere Trafik.

Saa kom det ærede Medlem ind paa disse „ghyselige Fantastier“ og Planer, man har om at faa Toggangen over Helsingør—Kjøbenhavn ført videre Syd paa over Gedser. Jeg skal dertil sige, at af de Planer, det ærede Medlem har i Rifferten, er der kun en enkelt, jeg er med paa. Jeg tror ikke, at man behøver at gaa til en Kjøbenhavn—Røgebane; man kan gøre det, men den nuværende Bane paa denne Strækning er bedre til at trafikere paa end den nuværende Nordbane, og saar man en Kystbane, kan man selvfølgelig bedre udvikere Forlængelsen Kjøbenhavn—Røge end nu. — Jeg tror heller ikke paa Broen over Storstrømmen, og jeg skal sige det ærede Medlem hvorfor. Jeg tror først, at den kommer, naar man har en sikker Overbevisning om, at Isforholdene mellem Gedser og Warnemünde ere saa tilfredsstillende, at der kan fares derimellem under Isforhold, og hidtil er Erfaringen jo snarest gaaet i en anden Retning. Under Isforhold vil det nemlig have den største Betydning at have fast Bro over Storstrømmen; men kan man ikke sejle mellem Gedser og Warnemünde, falder Betydningen af en Bro over Storstrømmen bort. Naturligvis vilde man spare nogen Tid, men der er allerede Dampfærge paa vedkommende Sted, og det gaar jo ganske tilfredsstillende. Derimod er jeg af den