

mand for Holbet Amts 2den Valgtreds (Tscherning) har en saa vægtig Stemme, troer jeg, at det er nødvendigt noget udførligere at gaae ind paa Sagen. Jeg skal derfor tillade mig i Korthed at gennemgaae de forskjellige af den ærede Rigsdagsmand og mig berørte Punkter. Det af mig først omtalte Punkt, men som var det, han sidst berørte, var Stationernes Antal. Jeg maa tillade mig at bemærke i Almindelighed, at en Jernbane ifølge sin Natur ikke er Andet end en forbedret Landevei, hvis kostbarere og større Driftsomkostninger ere baserede paa, at Folk hyppigen skulle benytte den. Beløst fortjener det at komme i Betragtning, at Indtægterne i ethvert Fald bør kunne dække Driftsomkostningerne, men Hovedsagen bør det ingenlunde være. Jo hyppigere og jo lettere Folk kunne komme til at benytte Jernbanen, desto bedre, og det er især dem, der boe nær ved hverandre, langs Banen, der meest trænge til at benytte den; dette staaer fast. Jeg skal i saa Henseende tillade mig at gøre opmærksom paa et Factum. Det er Tilfældet ved de engelske Jernbaner, saaledes som Stevenson har oplyst, at Gjennemsnitsveilængden for dem, som benytte dem, er $2\frac{1}{2}$ dansk Miil. Det er heraf klart, hvor overordentlig stort et Antal der benytter dem for en Veilængde af 2 Miil og derunder. Men nu er der paa Veien fra Roestilde til Korsør, saa at sige, ikke en eneste Station under 2 Miil; det hele store Antal, der vilde kunne benytte Jernbanen indenfor denne Strækning af 2 Miil, er altsaa aldeles udelukket derfra. Jeg skal fremdeles tillade mig at antyde, at Marsagen, hvorfor Jernbanen giver Tab, er ikke alene at søge i dens ringe Stationsantal, men ogsaa i disses Combinationsforhold. Vi vilde sætte f. Ex., som Tilfældet er paa den sjællandske Jernbane, at der er 10 Stationer; her bliver Combinationsforholdet altsaa 90; have vi derimod 15 Stationer, bliver Combinationsforholdet 225. Det er altsaa klart, at en Forøgelse af Stationsantallet betydelig vil fremme Fregventen, og man er ogsaa ved de udenlandske Jernbaner kommen til den Overbeviisning, at det er rigtigt at anlægge saa mange Stationer, som det uden Hinder for Driften og andre vigtige Hensyn er muligt.

Den ærede Taler bemærkede, at man parvistielt havde nedlagt Gedehusene; men dette er netop en Feil; thi det har ved statistiske Opgjørelser vist sig, at Antallet af Rejsende, som de foregaaende Aar var 18,000, det følgende sank ned til 5000. Dette er et Factum, der i og for sig er tilstrækkeligt til at vise, at hyppige Forbindelser ogsaa ere et vigtigt Middel til at give Fregvents. Med Hensyn iøvrigt til Stationernes Antal, da har man — for at jeg skal nævne et Exempel — paa en Jernbane, som er anlagt i Thykland, 5 Stationer paa hver 2 Mile. Dette Antal skal jeg nu ikke anbefale, men Principet er rigtigt, og det vil vist ogsaa vise sig som saadant. (Tscherning: Hvor i Thykland bliver denne Jernbane anlagt?) Det er fra Tøblig til Auslig. (Tscherning: Ja! mellem to Badesteder.) Det er ikke Badegæster, der benytte Mellemstationerne, men det er Rejsende fra Eggen. Men jeg vil som sagt ikke holde mig til dette enkelte Exempel; thi der er saamange Exempler paa, at man er kommen til den Anerkendelse, at dette Princip maa gennemføres. Det andet Punkt, som den ærede Taler omtalte, og som jeg ogsaa tidligere har berørt, er et Natsetog, som den ærede Taler meente vilde fordyre Jernbanens Drift, eller, rettere sagt, vilde give større Underbalance. Jeg kan ikke Andet end ligefrem henstille til det ærede Thing, om det, naar Jernbanen med sin nuværende Drift giver 600,000 Rd., ikke er rimeligt, at den, naar den forøger sin Drift med 33 Procent, skulde kunne indvinde 50 til 60,000 Rd. til, idet den yder større Leilighed til Besordring. Han talte saameget om, at Postdampskibene kostede saa overordentlig meget; jeg er ganske enig med ham i, at dette er beklageligt, men det er væsentlig Jernbanens høie Tarxter, der ere Skyld derti. Det er oplyst, at Forsendelser fra Kjøbenhavn til Fyen koste 4 til 5 Gange saameget med Jernbane og Postdampskibe som med Skibsleilighed. Naar man sammenlægger de høie Tarxter for Jernbanen og Dampskibene og de høie Bropenge, der svares, bliver det en saa overdreven høj Betaling, at det ikke under nogen Omstændighed kan være forunderligt, at Postdampskibene med Undtagelse af mellem Korsør og Kiel gaae saa godt som