

paa ingen Maade ere undgaaede Udvalgets Opmerksomhed, men meget mere have været Gjenstand endogfaa for en moden Døftelse i Udvalget. Naturligvis har ikke den nys omdekte Piece kunnet være Gjeftand for Forhandling i Udvalget, men Systemet var os jo ikke ubekjendt, da det har været omtalt i adskillige offentlige Blade. Jeg vil sige, at selv om det ærede Medlem er faa heldig at faae sit Forslag vedtaget og faaledes faae Betænkningen viist tilbage til et Udvalg, hvilket altsaa, antager jeg, maatte blive et andet Udvalg, saa er det givet, efter hvad der foreligger, at det af Hr. Rowan opfundne System slet ikke kan finde Anvendelse paa de Baner, her er Tale om. Disse ere netop af Udvalget, efter moden Overveelse baade af Hæretallet og af Mindretallet, erkjendte for at være Baner, som i anden Række havde Krav paa at anlægges af Staten, forbi de ikke udelukkende ere af lokal Interesse og Betydning, men tilbels ere beregnede paa gjennemgaaende Trafik. Men at ville anvende Sporvogne paa den Slags Baner, tror jeg ikke, at selv det ærede Medlem vil være tilbøielig til at gaa ind paa. Det kunne vi altsaa efter min Overbevisning fuldstændig rolig lade ligge ved Overveelsen her i Saleh. Hvad dernæst angaar det Spørgsmaal, som det ærede Mindretal har fremhævet i sin Betænkning, det nemlig, om man ikke, naar man kom videre ind paa hele denne Sag, skulde tænke paa at gaa over til smalsporede Baner, da vil jeg dertil sige, at jeg tror, at de smalsporede Baner allerede her i Landet ere fuldstændig dødsdømte. Der bliver ikke Tale om nu at anlægge Baner, der i den Grad ere lokale, at de ikke skulde staa i Forbindelse med de andre Baner, som alle ere bredsporede, og det er erkjendt af alle Sagkyndige i denne Retning og af praktiske Folk, som have prøvet de smalsporede Baner, at de ere aldeles uhensigtsmæssige, hvor de træde i Forbindelse med allerede bestaaende bredsporede Baner. Omkostningerne ved Omlægningen ere faa betydelige, at navnlig i et Land som vort, hvor Forstjellen i Anlægsomkostninger mellem smalsporede og lette Baner ikke er stor, vil Forsøgelsen af Omkostningerne for dem, der benytte Banerne, ikke staa i noget Forhold til de Besparelser, som man vilde opnaa ved at anlægge smalsporede Baner. Og hvad egentlig angaar det Spørgsmaal, om vi, i Stedet for som af Hæretallet anbefalet, med Hensyn til de fremtidige Jernbaneanlæg skulde gaa til at bygge Jernbaner noget lettere, end vi hidtil have gjort, da har jo denne Sag været Gjenstand for en indgaaende Overveelse i Udvalget. Der er i den Henseende blevet indhentet Oplysninger fra Indenrigsministeren og fra Direktøren for Statsbanerne, og det ærede Mindretal har jo i sin Betænkning særlig fremhævet en Udtalelse i denne Retning fra Statsbanedirektøren, hvilket altsaa tilstrækkeligt viser, at Sagen har

været drøftet i Udvalget. Jeg vil blot lige over for det, som det ærede Mindretal har troet at burde udlæde af Statsbanedirektørens Erklæring, og som jeg forstaaer faaledes, at det ærede Mindretal i Grunden er tilbøieligt til at tro, at man burde bygge vore nye Baner endnu lettere end dem, vi senest have bygget, tillade mig at bemærke, at jeg ikke tror, at hele det Raisonnement, som Statsbanedirektøren i denne Henseende har opstillet i sin Betænkning, er holdbart. Han sammenligner, som ærede Medlemmer vilde se af Betænkningen — det er en Passus i Statsbanedirektørens Erklæring, som det ærede Mindretal særlig har grebet og fremhævet — en Jernbane med en Fabrik og siger, at ligesom det vilde være urigtigt at anlægge en Fabrik større end efter den Produktion, der kan forventes affat, faaledes vil det ogsaa være urigtigt at bygge Jernbaner sværere, end man kan vente vil svare dels til Kjørehastigheden, dels til Stigningsforholdene og dels til Trafikken. Jeg vil nu blot gjøre opmerksom paa, at denne Sammenligning mellem en Fabrik og en Jernbane er uheldig. Man kan udvide en Fabrik. Man kan udvide en Fabrik. Man kan udvide en Fabrik, hvis Produktion stiger, uden at destruere hele Fabrikken, men man kan ikke forandre en Jernbane fra en let til en svær Bane, uden at man i Grunden bygger en hel ny Bane; thi det forudsætter ikke blot sværere Svelles, Skinner og Broer, men et helt sværere Materiel. Sammenligningen brister altsaa her mellem Fabrikken og Jernbanen. Det er umuligt paa Forhaand at sige, og jeg mener, at den Erfaring, der er gjort herillands, tilstrækkelig bekræfter det, hvilken Trafik man kan vente paa enkelte Strækninger af de nye Baner, som foreslaas. Jeg tror derfor, det vilde være høist betænkeligt, hvis man gif ind paa at bygge kommende Baner, selv om man end maatte erkjende, at de ikke i den Grad ere gjennemgaaende som de tidligere, lettere end hidtil. Det er dog en Kjendsgjerning, som viist nok end ikke selve Statsbanedirektøren, naar den blev foreholdt ham, vilde benegte, at f. Ex. Banen mellem Langaa og Viborg er bygget for let, at det er uheldigt, at nævnte Banestrækning er bygget med 58 F's Skinner i Stedet for, som Ostbanen med 68 F's. Det er et Faktum, at ingen Strækning af Banerne har været Gjenstand for saa hyppige og stærke Skinneudveglinger som netop denne Del af Statsbanenettet, hvilket tilstrækkeligt turde bevise, at det havde været heldigt, om man den Gang var fredeen til en stærkere og kraftigere Bygning af Banerne. At hele Vest- og Sydbanen, fordi man den Gang ikke troede paa nogenfomhelst Trafik af Betydning, er bygget med 45 F's Skinner, anser jeg ogsaa for uheldigt; thi det forhindrer, at det sværere Materiel, som benyttes paa den øvrige Statsbanestrækning, kan komme ind paa denne Del af Statsbanerne. Jeg har maattet faa udførlig indpegaa denne Del af den ærede Forslagsstillers Udtalelse igaar, fordi