

Landsdele. Det Moment, som væsentlig maa danne Grundlaget for, hvorledes en Landsdel bør være forsynet med Jernbaner, er Folkemængden og Areal. Det vil nu overalt vise sig, at et godt frugtbart Areal er i Længden det stærkest befolkede. Den Befolkning, der befordres, og det Gods, der produceres til at føre med, danner altsaa Grundlaget for Trafiken, og det er, hvad vi vist alle maa være enige om, det eneste rette Grundlag for Jernbaneanlæg. Jeg tillader mig nu at opgjøre ganske efter de officielle Oplysninger, der foreligge, hvorledes Forholdet da vil stille sig. Som før nævnt, have Sjælland og Fyn 956,000 Indbyggere paa et Fladerum af 500 □ Mil, Sjælland har 584,000 Indbyggere med et Fladerum af 125 □ Mil. Sammenlignes disse to Størrelser med hinanden, kommer der 1921 Mennesker pr. □ Mil i Sjælland og Fyn og 4672 Mennesker pr. □ Mil i Sjælland, altsaa 2½ Gange saa mange. Følgen deraf vil altsaa være, at, naar Sjælland efter de officielle Driftsberetninger har 46 Mil Bane, skulde Sjælland og Fyn derved have 73 Mil, medens de have 107 Mil Statsbaner og 25 Mil Privatbaner. De ville altsaa se, at efter en ganske jevn, paa almindelig Opfattelse af Forholdene baseret Sammenligning have Sjælland og Fyn nu allerede omtrent det dobbelte Kvantum Bane, som de efter deres Trafikeringsforhold efter Kombination af Areal og Folkemængde burde have, sammenlignet med Sjælland. Der er et andet Moment foruden dette, som naturligvis ogsaa danner Grundlaget for en Sammenligning, og det har en vis Betydning og i en vis Forstand en ligesaa stor, om ikke større Betydning, nemlig Forholdet mellem, hvad der er befordret, Trafikeringsmassen med eet Ord, thi en Landsdel kunde jo naturligvis, medens den i andre Henseender kunde have Krav paa Jernbaner, maaste gennem sine Havne eller paa anden Maade faaledes sørge for sin Trafik, at der ikke var Noget at føre med. Jeg beder ærede Medlemmer skænke mig Opmærksomhed for et Par ganske enkelte Summer, for at fremstille Forholdet ogsaa paa dette Omraade. Sjælland og Fyn have 107 Mile Statsbaner og efter den sidste Driftsberetning have de befordret 2,834,000 Rejsende og 9,451,000 Centner Gods og Kreaturer paa disse 107 Mile. Sjælland har 46 Mil Jernbane, og paa disse er der i samme Aar befordret 3,070,000 Rejsende. Sjælland har faaledes befordret over 200,000 flere Rejsende paa sin 46 Mil Jernbane end Sjælland og Fyn paa deres 107 Mil. Hvad Gods angaar, har Sjælland paa sine 46 Mil befordret 8,490,000 Centner Gods og Kreaturer. Der er altsaa en Forskel her af 1 Million Centner; men vil man opgjøre det i Forhold til Milelængden, vil man altsaa komme til det Resultat, at naar Sjælland har befordret 3,070,000 Rejsende og 8,490,000 Centner Gods og Kreaturer, skulde Sjælland og Fyn, hvis Tra-

feringsforholdene blot tilnærmelsesvis vare faadanne, som de ere paa Sjælland, have befordret 7,140,000 Rejsende og 19,750,000 Centner Gods og Kreaturer. Trafikeringsforholdene vise altsaa, at Sjælland og Fyn ere i den Grad rigeligt forsynede med Jernbaner, at der, om der end ikke bygges Jernbaner i en temmelig lang Aarrække, aldeles ikke vilde være nogenjomhelst periculum in mora i den Henseende. De have paa Forhaand faaet en Forsyning af Statsbaner, der langt gaar ud over, hvad de efter danske Populations- og Trafikeringsforhold overhoved burde have. Jeg ser derfor ikke, at der er nogen Grund til, at man nu under de bestaaende Forhold skulde kaste sig ind paa Statsbaners Bygning, kaste sig ind paa med aabne Dine at fremkalde Spørgsmaalet om, hvor vidt det ikke efter Alt, hvad der foreligger, maatte anses for at være stor Uret, om man vilde lade de Provindser, til hvis Jernbanevæsen der Intet bidrages af Statskassen, gjøre disse meget betydelige Offre for Jernbanebygningen i Sjælland og Fyn, der alt gennem Statens Virksomhed have naaet et Maal, som gaar langt ud over, hvad, som sagt, efter vore Forhold de vedkommende Provindser paa nogen Maade kunne siges at have Krav paa.

Jeg kunde endnu ønske at udtale mig angaaende de centrale Anlæg, der efter min Mening ere i høi Grad negligerede herhjemme. Jeg beder bemærket, at denne Bebreidelse naturligvis ikke paa nogenjomhelst Maade rammer den høitærede Indvrigsminister, som jeg veed har gjort Stridt i saa Henseende, jaalidt som den foregaaende Regjering, der i den Henseende har forelagt Lovforslag. Skulden ligger ikke hos Regjeringen eller dette Thing. Det er aabenbart, at det alvorlige Hul i vort Forbindelsesvæsen, som Mangelen af en Dampfergeforbindelse over Storebælt er, burde allerede for længe siden have været fyldt. Allerede da den fynske Bane var færdig, reistes Spørgsmaalet af de Udlandinge, som man den Gang havde betroet Driften af de jydsk-fynske Jernbaner, og de udtalte sig stærkt derfor. Regjeringen nedsatte senere en Kommission og forberedte og forelagde et Lovudkast, alle Partier havde høiet sig ind under den Ordning, som skulde finde Sted, det sjællandske Jernbaneselskab havde vedtaget, hvad det skulde give, fort sagt, Sagen var forberedt, da den af Grunde, som jeg ikke nærmere skal nævne, ikke blev ført videre. Jeg behøver heller ikke at sige, at den endnu bestaaende Postforbindelse mellem Korsør og Kiel, som den Gang blev etableret, fordi man havde Hertugdømmerne, og fordi man havde sit Overpostamt i Hamborg, nu synes i høi Grad at trænge til Afsløsning. Det er en lang, besværlig Natfart til en af de paa Grund af Isforholdene sletteste Havne, der findes i Østersøen, nemlig Kieler Havn, idet det er en af de Havne, der først ise til og senest blive aabne, medens den naturlige Forbindelse,