

mig saaledes at være meget tvivlsomt, om man egentlig kan sige, at det, selv om Systemet endnu var praktifabelt, hvad jeg meget bevirler, vilde være ønskeligt at fortsætte med dette System, at friste Private eller Kommuner ind paa lignende store urentable Foretagender. Det blev sagt af den ærede sidste Taler, at Staten havde fuld Frihed til at bestemme Retningslinien. Dette svar er i Grunden en Omgaaen af det Spørgsmaal, der forelaa, nemlig om Staten var Herre over at bestemme, i hvilke Egne Banerne skulde bygges, thi det er ganske vist, at, naar det først var bestemt, at der skulde anlægges en Bane fra Aarhus til Nyom, saa kunde Staten have Indseende med, at denne gik lidt østligere eller vestligere, men dette var ikke modsagt, hvorimod det kun benegtedes, at Staten frit kunde bestemme, hvilke Baner der først skulde anlægges. Det har gjort mig ondt, at jeg ved denne Leilighed har hørt en Gjenlyd af de ældre Stændertiders Klager over Forfordeling af de forskjellige Landsdele. Disse Klager løde i min Ungdom meget livligt baade fra den jydsk og fra den sjællandske Stændersal, men i Særdeleshed fra den jydsk. Da Klagede man over, at Syderne vare prægraverede ligeoverfor Anvendelsen af Statens Midler; men siden baade Sjællandsfarere og Syder, Fynboer, Falstringer og Lolliker ere blevne samlede i den samme Rigsdag, forekommer det mig, at det heldigvis er sjældent, at saadanne Ytringer ere komne frem, fordi vi mere og mere have faaet en Følelse og en Erkjendelse af, at, hvad der gaar den ene Del af Landet, gaar i Grunden det hele Land og os Alle. De Betragtninger, der ere opstillede med Hensyn til at anvende denne Prægragation paa Jernbanesystemet, navnlig fra det ærede Medlem, der sidst talte (Tobiesen), ere heller ikke rigtige. Det er vel sandt, at, naar Folketallet lægges til Grund for en Sammelgning mellem Jernbaneanlægenes Udstrækning i de forskellige Provindsjer, saa vil der være et større Antal Mil Jernbaner i Sylland end i Sjælland. Naar vi lægge Folketallet til Grund, saa er Forholdet efter den statistiske Beregning, jeg her holder i min Haand, og hvor der er regnet efter Kilometer, saaledes, at Lolland-Falster efter Folketallet staar øverst, nemlig med 107 Kilometer paa 100,000 Indbyggere, at Sylland har 104 Kilometer, Fyn 86 og Sjælland 56; men se vi derimod hen til Areal, saa finde vi det ganske omvendte Forhold. Ja, Lolland-Falster staar jo vedblivende øverst med sine 12—13 Mil Bane paa 30 □ Mil; denne Landsdel staar jo meget højt og ogsaa med Hensyn til Folketallet staar Lolland-Falster glimrende, hvad Jernbaner angaar; men derefter kommer Sjælland, Fyn og saa Sylland; det er et meget stort Spring, der er i Forholdet, idet Lolland-Falster paa 10 □ Mil har 32 Kilometer, Sjælland 27, Fyn 24 og Sylland 17. Nu tror jeg, det er rigtigere at lægge Arealbereg-

ningen til Grund end Folketallet, i det Mindste staar det saaledes for mig, og naar vi lægge Areal til Grund, saa er Sylland prægraveret, saa trænge vi til, at Sjællanderne skulle hjælpe os med mange, mange Gange flere Jernbaner; men det er ikke værd at komme ind paa disse Betragtninger over, hvorvidt den ene Provinds har høstet mere Fordel end den anden. Det vil jeg dog inidertid sige, som det ærede Medlem rent har glemt at tage med i Beregningen, og det er den Fordel, de jydsk Baner have bragt Sjælland, og som de jydsk og fynsk Baner have bragt særlig Hovedstaden. Der som der ikke var tilveiebragt de Samferelsmidler i Sylland og Fyn, som nu have, saa vilde hverken Bengemærkedet eller Barmærkedet særligen i Hovedstaden have høstet de Fordel, som Forbindelserne med Fyn og Sylland nu have frembragt. Men at gjøre en Beregning over, hvilken Fordel de sjællandske Baner bringe de jydsk, og hvilken Fordel de jydsk igen bringe de sjællandske Baner, Sjælland og Hovedstaden, er umuligt at angive i Tal, og naar det ærede Medlem, som talte om den store Mængde Rejsende og Gods, der var befordret paa de sjællandske Baner, anførte dette som et Devis paa, hvor langt bedre man var stillet her i den Henseende end i Sylland med Hensyn til Trafikforholdene, saa vil det ærede Medlem dog vistnok indrømme mig, at af de Rejsende og af det Gods, som yde Bidrag til Trafikken her i Sjælland, er ogsaa en meget stor Del kommen fra de andre Provindsjer. Maaffe bør undtages de, der reise paa Klampenborgbanen, der jo har en ganske særegen Trafik, og som jeg synes, at man ikke kan tage med i den almindelige Beregning, naar man vil omtale de indbyrdes Trafikforhold paa Statsbanenettet og de sjællandske Baner. Jeg ønskede kun endnu at sige et Par Ord til den ærede Taler her ligeoverfor fra Bestyrelsen af Sylland (Breinholt) med Hensyn til den Fordring, han vilde gjøre gjældende igaar angaaende Baners Rentabilitet. Det forekommer mig, at vi maa erindre, at Baneanlæg bestaar af 2 Dele, et Veianlæg og et Driftsanlæg, og medens jeg ganske vist finder, at det er rigtigt, at Driftsanlægget, som har den industrielle Karakter, bør være beregnet paa at svare en Rente, er det for meget at forlange, at selve Veianlægget ogsaa skulde svare en Rente. Vi have jo som bekendt anlagt vore Hovedlandeveie med meget stor Beskostning, en Beskostning, der jo nærmer sig meget til den Beskostning, som de billigste af vore Baner have medført. Jeg har set en statistisk Opgjørelse, hvori det anslaaes, at Hovedlandeveiene gennem Landet have kostet 200,000 Kr. pr. Mil. Naar det nu erindres, at Silkeborg Banen har kostet i det Hele 265,000 Kr. pr. Mil, ser man, at Forfjellen ikke er saa overordenlig stor, som man tænker sig; men dersom man lader Kommunerne være Veianlægsomkostningerne og kun lægger Driftsanlægsomkostningerne over paa Stats-