

at Regeringens Ingeniører har sagt ganske almindeligt: 2 Mil, uden at ophøje, at det er 2 svenske Mil, altsaa nærmere 3 danske. Man kører denne Strækning paa 40 eller 45 Minutter eller saa omtrent, og det svarer altsaa ganske rigtigt til 2 svenske Mil i Timen. De forskellige Raisonnements, der ere knyttede dertil, skal jeg af den Grund, jeg har nævnt, ikke gaa ind paa, thi jeg vil nødig lægge et saadant Uddrag til Grund for de Betragtninger, jeg fremsætter her i Tinget, idet jeg er overbevist om, at den ærede Minister vil imødekomme det Ønske, jeg her udtaler om, at vi saa selve Betænkningen over Kostasystemet forelagt. Jeg skal kun gøre en almindelig Bemærkning desangaaende, og det er den, at Regeringens Ingeniører have, saa vidt mig bekendt, kun undersøgt selve den saa kaldte Kostabane, selve Banen Kosta—Veslebo; men denne Bane er ikke et tilfredsstillende Mønster, et fyldestgørende Paradigma paa Kostasystemet. Kostabananen er anlagt af et privat Aktieselskab til dets private Brug, og er senere efter et Par Aars Forløb med Regeringens Tilladelse aabnet for den almindelige Trafik, men der er saa foretaget forskellige Lempelser, som bleve fundne fornødne, ligesom den ogsaa blev forsynet med det efter de paagældende Forhold tilstrækkelige, men i og for sig temmelig tarvelige Materiel. I det hele taget følger af denne Banes Oprindelse, at man ikke kan lægge den til Grund for Systemets Bedømmelse. Efter dette System er der imidlertid i Sverige i de sidste Par Aar bygget en 4 eller 5 private Baneanlæg, ved hvilke Kostasystemet er blevet gennemført paa en rationel Maade, og det vilde være naturligt, naar Regeringen vil lade sælde en Dom over Kostasystemet, at man saa undersøgte disse Baner, som nærmest kunne sammenlignes med de Anlæg, der paatæntes udførte her i Danmark, eventuelt efter dette System, og ikke henvende sig kun til det oprindelige, det første Anlæg, som fra først af var et privat Anlæg, og hvor Systemet kun med Lempelser er blevet gennemført. Naar Regeringens Ingeniører have fældet en ugunstig Dom over Kostasystemet og ment, at der dels var Betæneligheder ved at gennemføre det her, og at det dels ingenlunde vilde medføre de Fordele, som man antog vilde opnaas derved, saa vil jeg med Henhyn til Betænelighederne dog fremhæve et Punkt, nemlig at i en Indberetning fra den svenske Jærnbanebestyrelse til Kongen af Sverige angaaende Kosta—Veslebo Banen, en Indberetning, som jeg her holder i min Haand, udtales der: „Styrelsen tror derfor under-

danigst at burde anbefale, at Selskabets Ansøgning bevilges saaledes, at det maa aabne sin Bane for almindelig Trafik, efter at Banen er bleven udbedret som ovenfor nævnt,“ — det har jeg allerede antydet — „undersøgt og godkendt og Overenskomst er bleven truffet med Karlskrona—Wexiø Jærnbane om Banens Tilknytning ved Veslebo Station, samt at de Rettigheder og Forpligtelser, som i slige Tilfælde tilknaas og paalægges andre Gjere af koncessionerede Jærnbaner, ligeledes maa komme til Anvendelse for dette Selskabs Bedkommende.“ Altsaa den svenske Jærnbanebestyrelse har, efter at have undersøgt Kosta—Veslebo Banen, udtalt sig for, at der gives en Bemyndigelse til, at denne Bane — med de enkelte Forandringer, som jeg allerede har antydet — aabnes for den almindelige Trafik, og herved har den svenske Jærnbanebestyrelse erklæret dette System for godt og brugbart for private Anlæg. Det er mig ligeledes bekendt, at ligesom den svenske Jærnbanebestyrelse har givet en Tilladelse til Kosta—Veslebo Banen, saaledes har Jærnbanebestyrelsen i Almindelighed, og tillige det svenske Indenrigsdepartement, givet en almindelig Tilladelse til, at der maa bygges Baner efter Kosta—Veslebo Systemet i Sverige. Naar nu den danske Jærnbanebestyrelse udtaler sig saa ugunstig — hvis det er Tilfældet, at den har gjort det — om dette System, saa rejser sig naturlig det Spørgsmaal, om den svenske Jærnbanebestyrelse maa antages at have mindre Forstand paa saadanne tekniske Spørgsmaal end den danske. Naar man imidlertid ser hen til Sveriges Udvikling i teknisk Henseende, tror jeg næppe, at enten den danske Jærnbanebestyrelse eller den meget ærede Indenrigsminister vil frakende den svenske Jærnbanebestyrelse Spor af Forstand — for at bruge det ny parlamentariske Udtryk, som blev indviet i Gaar — paa Jærnbaneanlæg og Jærnbanebygning. Jeg tror tværtimod, at imellem de to Lande vil man, om jeg saa tør sige, fra et mere almindeligt, jeg havde nær sagt, mere europæisk Standpunkt — vistnok være tilbøjelig til at lægge mere Vægt paa den svenske Teknik end paa den danske, thi Sverige er jo et teknisk Land i langt højere Grad end Danmark. Men som sagt jeg haaber, at den ærede Regering vil sætte Udvalget i Stand til selv at danne sig en Mening om dette Spørgsmaal ved at lade os saa den Betænkning, som er afgiven, og paa hvilken den ærede Minister har maattet støtte sin ugunstige Dom om Kosta—Systemet. Det bliver for dem, der skulle anlægge denne