

for Landet. Jeg tror, at det var omtrent det ærede Medlems Ord, i ethvert Fald var det hans Tankegang. Det forbavtede mig at høre det. Hvis det ærede Medlem havde sagt det omvendte, at Kjøbenhavns saa vel som alle Byers Belfærd beror paa, at de have et produktivt velhavende Land liggende bag sig, kunde jeg forstaa det. Navnlig i dette Land Danmark, hvor den allerstørste Del af Produktionen — ja vi tør vistnok sige mindst  $\frac{9}{10}$  og maasse en endnu højere Del — hidrører fra Landet, tør man ganske sikkert bestemt paastaa, at hvis det gaar ilde med, tilbage med Landets Produktion, hvis vi forlømme Samfærdselsmidlerne, hvis vi ikke gøre noget, for at udvikle Landets Produktion, vil det se meget ilde ud for Kjøbenhavn og for Byerne overhovedet. Jeg er tilbøjelig til at tro, at i Danmark kan man leve nogenlunde velhavende og godt, selv om Kjøbenhavn er fattig, men jeg er sikker paa, at Kjøbenhavn ikke kan leve nogenlunde godt med et fattigt og forfultent Land bag sig. Det forbavser mig, at det ærede Medlem, der ellers har givet sig meget af med økonomiske Anliggender, kan se saa stærkt paa de produktive Forhold her i Landet. Nu siger det ærede Medlem, at man ikke, som jeg havde gjort, uden videre kan sammenstille Særnbaneordningerne fra Kjøbenhavns Side, og hvad han kaldte de lokale Interesser. Men hvorfor skulde man ikke kunne det? Skulde det være af mindre Interesser for Landet at skabe Samfærdsel for hele det produktive Samfund her? Skulde det være af mindre Interesse, end at skabe en Forbindelse paa en kvart eller en halv Mil? Jeg holder for, at Kjøbenhavn vilde maasse staa sig bedre, ved at der anvendtes 25 Mill. Kr. til Udvikling af Landets Samfærdselsmidler, end ved at saa dette Forslag gennemført, og saa intet saa gjort for Landet. 25 Mill. anvendte til Udvikling af de produktive Midler, og navnlig til Samfærdselsmidler vil utvivlsomt øve en meget stor Indflydelse paa Landets Belfærd, og der er ikke Tvivl om, at en Del af denne Belfærd vil strømme tilbage til Kjøbenhavn. Derimod er det mere tvivlsomt, om en Anvendelse af 25 Mill. til Ordning af Stationsforholdene ved Kjøbenhavn i nogen kendelig Grad vil udøve nogen Virkning paa Landets Forhold. Jeg tror altsaa ikke, at det ærede Medlem havde Ret, naar han kaldte denne Sammenstilling fra min Side for en stor Overdrivelse. Det ærede Medlem fortsatte i samme Spor med at spørge, om jeg troede, at der var Brug for 250 Mil Særnbaner omkring i Landet. Det er muligt, at der ikke i dette Øjeblik er en saa stor Trang der-

til, men vi nærme os dog op mod en saadan Længde af Særnbaner. Jeg mindes i Fjor fra Særnbaneforhandlingerne, at jeg talte sammen de Projekter, som da laa for, og jeg kom til en Længde af 150 Mil, og jeg tror i alt væsentligt, at alle de Særnbaneplaner, der var fremme, vare begrundede og besøjede og med Rette kom og krævede Tilskud fra Statens Side; naar vi altsaa have liggende for os, eller i alt Fald i Fjor havde liggende for os, Østter om 150 Mil Særnbaner — og efter hvad jeg hører fra forskellige Sider, saa vi endnu flere Forslag i Aar — saa ere vi jo ikke langt fra de Tal, som syntes at svimle for det ærede Medlem, nemlig 250 Mil til Udvidelse af vort Særbanenet. Smidler tid skal jeg ikke fastholde, at vi skulle have disse 250 Mil, for man kommer til en Omordning af Kjøbenhavns Særnbaneforhold, det er en Selvfølge. Jeg kommer kun til de 250 Mil ved at tænke paa de 25 Millioner, som den ærede Regering vil anvende til Stationsforholdenes Ordning i Kjøbenhavn, og jeg gør opmærksom paa, at naar man vilde tilfredsstille de lokale Interesser i lige saa høj Grad som hidtil ved at give Tilskud af 100,000 Kr. pr. Banemil, saa vilde man med disse 25 Millioner, eller med andre 25 Millioner, kunne forsyne en saa stor Strækning med Særnbaner, som jeg her har gjort opmærksom paa. I Forbindelse med Spørgsmaalet om den Nødværdighed, der vises de forskellige Dele af Landet, skal jeg gøre en enkelt Bemærkning til min ærede Sidemand, det ærede Medlem fra Svendborg (P. Sorgenen), der beklagede sig over den Udgift, som Tjenboerne formentlig havde, ved at de skulle give 80,000 Kr. pr. Banemil til Nyborg—Kinge—Banen, medens Sjællanderne derimod kun skulle give 40,000 Kr. pr. Banemil til Strækningen Slagelse—Bærsklev. Nu skal jeg ikke misunde det ærede Medlem, at han faar sin Bane billigere, men jeg vil dog gøre opmærksom paa, at de ærede Medborgere paa Vinten Nyborg—Kinge ere forholdsvis gunstigere stillede end de allerfleste andre i Landet, der skulle have Særnbaner. Naar man nemlig skal anlægge væsentlig for egne Midler en Særnbane, altsaa en saakaldt Privatbane, saa maa Befolkningen ikke blot punge ud med 80,000 Kr. pr. Banemil, men med henved 200,000 Kr. pr. Mil. Jeg tør vel antage, at i Almindelighed bygges den Art Særnbaner ikke under 250,000 Kr. pr. Banemil, og saa skulle Terrainforholdene endda være ganske gunstige, og jeg tager næppe fejl, naar jeg regner, at Udgifterne i Almindelighed gaa op til henimod 300,000