

selvsølgelig ikke have nogen Mening om, men jeg gaar ud fra som givet, at den højtærede Minister ikke vil have noget imod, om vi senere, naar Sagen, som jeg haaber, gaar i Udvalg, stille de Forslag ud fra hinanden, som i Virkeligheden ikke have stort med hinanden at gøre. De fire store Statsbaneanlæg, som omhandles her, andrage jo efter vore smaa hjemlige Forhold en temmelig betydelig Sum. For det første vil der medgaa til Ordningen af Njebenhavns Jærnbaneforhold et Beløb af 17,270,000 Kr., dernæst er vor gamle Befædt, Rystbanen, nu kommen op til 5,300,000 Kr.; Slagelse—Børslev Banen er oppe ved over 2 Mill. og Ringe—Nyborg Banen ved 1,575,000 Kr. Det er i alt 26,287,000 Kr. for de Anlæg, som her ere foreslaaede. Men dette slaar jo ikke til, naar vi, som den ærede foregaaende Taler udbillede, have sagt A til den højtærede Minister, maa vi ogsaa sige B, og saa saa vi igen en Udgift paa i alt godt 10 Millioner. Lægge vi Ekspropriationen til det, som her er foreslaaet, gaar jeg ud fra, at Ministerens Forslag andrager en Sum af c. 31 Millioner i første Række og 10 Millioner i anden. Man maa sige, at det er et Forslag, som der er Forslag i, i hvert Fald er det finansstelt set et af de betydeligste Forslag, som have foreligget her i Tinget.

Hvad Slagelse—Børslev Banen angaar, skal jeg ikke udtale mig om den, den Sag er uddebatteret, og jeg skal kun paasøgne, at den ærede Minister har forelagt Forslaget i Aar omtrent i den Form, hvori det blev vedtaget i Fjor. Der er den Smule Lokomotivemise i Vejen, jeg forstaaer ikke, hvorfor den ærede Minister vil have den, da der næppe i Børslev bliver Brug for noget Ringerlokomotiv. Men det er jo et mindre Spørgsmaal, som jeg ikke videre skal komme ind paa. Kan man saaledes sige, at Slagelse—Børslev Projektet er uddebatteret, er det samme desværre ikke Tilfældet med Rystbanen, jeg tror, at vi der have den brede Ende tilbage. Dette Forslag har haft en forunderlig Stæbne her i Tinget. I 1890 var det paa et hængende Haar nær blevet vedtaget, det var saa at sige helt afgjort uden videre Bestigtigelse, i Travlheden var Banen ved at gaa igennem, og naar Rystbanen da ikke blev vedtagen, skyldes dette Indenrigsministerens egne nærmeste Meningsfæller. Der rejste sig imidlertid fra den Side en væsentlig Indvending mod dette Baneprojekt, og jo længere vi gemme dette Projekt, desto stærkere vil denne Indvending rejse sig, og desto større Hindringer vil denne Indvending lægge i Vejen for Banens Juldførelse. Denne Indvending er, at Pro-

jektet er aldeles urimelig dyrt. Det er rent finansielle Betæneligheder, som gøre sig gældende, Betæneligheder, som ere komne ind i Tinget, og som ikke komme ud af Tinget igen, før vi faa et nogenlunde rimeligt Projekt at stemme over. Der er nemlig det mærkelige ved denne Sag, at medens Folketinget Aar efter Aar har krævet et billigt Overflag, har den højtærede Minister ganste simpelt fordyret Overflagene. Da Rystbanen forelaa 1890, forlangtes der til Juldførelse af Projektet 4,100,000 Kr. foruden Ekspropriationen, i 1891 steg det til 4,214,000 Kr. og i 1892 er det nu steget til 4,384,000 Kr. Jeg gaar ud fra, at et saadant Forslag ikke bliver vedtaget her i Tinget, men jeg gaar ogsaa ud fra, at naar Indenrigsministeren næste Aar forelægger Rystbanen, saa er den stegen til 4,500,000 Kr. og senere bliver det vel højere. Men hvad er nu Grunden til, at dette Projekt er saa overordentlig dyrt? Ja, det er vanskeligt for Iffe-Teknikere at afgøre, men der er dog een Side af Sagen, som gentagende er bleven fremdragen her i Tinget, og som enhver kan skønne over, og det er de ganste kolossale Stationer, som foreslaas rejste. Man kan forstaa, hvad der er Indenrigsministerens eller rettere Jærnbanebestyrelsens Mening med Rystbanen, det er at lave en Mønsterbane, en Slags Pragtbane, noget, der kan tage Udlændinge med Storm. I Helsingør have vi allerede faaet Slottet rejst i gammel-nordisk Stil, og naar Udlændinge komme og falde i Forbavselse over, hvor flot og dyrt vi kunne bygge i Danmark, saa er det Meningen, at denne Forbavselse skal vedligeholde sig paa deres Fart fra Helsingør ind til Njebenhavn. Naar vi f. Eks. se den ubdiede Klampenborg Station er anslaaet til at skulle koste 237,000 Kr., saa er man klar over, at dette Beløb ikke udkræves alene for at lave en hensigtsmæssig Station, men for at lave noget overordentlig stort, noget stilsuldt, maaste noget i Rosenborg-Stilen ogsaa der ude paa Klampenborg. Det er jo kun grumme faa Byer, Egne eller Købstæder i Danmark, der kunne opvise Stationer til en saadan Pris. Vi have en Mængde Købstadstationer i Danmark, som ere byggede for fra 60,000 til 100,000 Kr., og ved de større Byer gaa de saa lidt op derover, men til Udvidelse af en allerede bestaaende Landstation her ude ved Rysten forlanges der et Beløb paa 237,000 Kr. Gaa vi videre op til Skodsborg, foreslaas der 135,000 Kr. ved Vedhæk 145,000 Kr. og ved Kungsted 215,000 Kr. Det er noget af det, som Iffe-Teknikere bedst kunne skønne over, fordi man kender Stationerne andre Steder og kender Traffik-