

som Statsbanedriften aldeles sikkert yder Befolkningen fremfor Privatdriften. Fra Lolland blev i sin Tid ydet det største Tilskud, der er krævet nogetsteds til Baneydning, nemlig 80,000 Kr. pr. Banemil, og Lolland maa sikkert baade paa Grund af sin Befolknings Tæthed og det store Hartkorn, det har, paa Grund af hvilket Lolland maa yde uhyre store Bidrag til Statskassen, henregnes til vore Hovedlandsdele. Lovgivningsmagten har jo stadig anerkendt, at Hovedlandsdelene maa have direkte Forbindelse med Statsbanenettet. For det andet tror jeg ikke, at det er muligt at realisere en tilfredsstillende Ordning af vort Statsbanenets Forbindelse med Udlandets uden over Lolland. Jeg vil altsaa gaa ud fra, at det Krav, der i den nærmeste Fremtid vil blive stillet til Statskassen til Jærnbanebygning, vil andrage ikke saa lidt over 40 Mill. Kroner, og jeg finder i Overensstemmelse med den sidste ærede Taler, at et saa stort Beløb er temmelig afskrækkende baade af de Grunde, som den sidste ærede Taler nævnte, men jeg tror ogsaa af forskellige andre. Jeg tror, at det er et meget stort Beløb, naar Hensyn tages til vort Lands Størrelse og økonomiske Evne, men ogsaa af Hensyn til, at vi for Tiden bygge meget dyrt. Der var en Tid — jeg tror, det var i Firserne — da man brugte det som Argument for en forceret Jærnbanebygning, at man den Gang byggede meget billigt; men jeg tror, det er en Kendsgerning, at vi nu for Tiden bygge meget dyrt. De to sidste ærede Talere have allerede anført Projektet med Korsør Havn som Bevis herpaa. Jeg skal kun supplere dette med et Eksempel. I det Forslag, den højtærede Indenrigsminister har forelagt til en bedre Forbindelse over Gedser — Warnemünde, staar opført to Dampfærger, en Dampfærge til 980,000 Kr. og en Skruefærge til 1,100,000 Kr. Naar man vil sammenholde de Beløb med det Beløb, der i sin Tid medgik til Bygning af Færger mellem Malmø og Kjøbenhavn, 750,000 Kr., saa forekommer det mig, at jeg, idet jeg gaar ud fra, at Hjul-færgeren ved Gedser ikke vil blive meget afvigende fra den mellem Malmø og Kjøbenhavn, at dette er et yderligere Bevis for, at det er blevet dyrt at bygge nu, saaledes som det alt er blevet sagt her. Det forekommer mig ogsaa, at man maa faa nogen Betænkelse ved denne store Udgift til Jærnbanevæsenet, da de i dette Øjemed anvendte Penge mere og mere maa betragtes som uproduktive Udgifter, i alt Fald set fra Finansministerens Stand-

punkt. Der vil ganske vist blive gjort gældende, at den i Banerne anbragte Kapital giver $2\frac{1}{2}$ pCt. i Udbytte, men fra meget kyndig Side paastaas det jo, at dette Udbytte kun fremkommer ved en regnskabs-mæssig Opstilling, som slet ikke findes i Virkeligheden. Saa vidt jeg husker, har det ærede Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) en Gang gjort gældende, at Banerne kun gav en Brøkdel af en Procent i Udbytte, og jeg har hørt andre kyndige sige, at Statsbanerne egentlig slet intet indbringe. Under denne Forudsætning tør vi sikkert betragte Statsbaneanlægene som uproduktive Udgifter, set fra Finansministerens Standpunkt. Vi ere nu paa vort Budget i de sidste 20 Aar gaaede op fra 41 Mill. til 68 Mill. Kr. Det forekommer mig ogsaa at være et Fingerpeg i Retning af at vise større Økonomi paa de forskellige Omraader.

Af de forelagte Projekter er det særlig Banen Vest paa, Trafikken Vest paa, der kræver de største Udgifter, idet de efter de foreliggende Udkast andrage omtrent 24 Millioner Kroner; af disse finde vi paa det foreliggende Forslag 1,335,000 Kr. til Anlæg ved Korsør Havn. Jeg tror, der var Sandsynlighed for at fremskaffe en langt bedre Ordning og en langt billigere Ordning, dersom vi gjorde Forsøg paa at føre vor Trafik mere direkte mod Syd i Stedet for som nu at føre baade Personer og Gods saa langt mod Vest. Vor Udvikling og vore Interesser gaa aldeles sikkert mere i sydvestlig Retning. Det godtgøres klart af nogle Tal, som den højtærede Minister har fremsat i det Forslag, jeg nylig nævnedes, Forslag om en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Ifølge den Statistik, den højtærede Minister har leveret, befordredes der i 1897—98 over Vamdrup, Vedsted og Korsør—Kiel i alt 127,600 Personer og 126,860 Tons Gods. Det viser klart, at den største Del af vor Trafik gaar i sydvestlig Retning, thi det oplyses tillige, at over Gedser er der kun ekspederet 21,200 Personer og kun 2000 Tons Gods. Det forekommer mig klart at vise, at største Delen af vore Interesser ligger nærmest i Retning af Hamborg, og det forekommer mig da naturligt, at vi etablerede den Route hurtigst muligt, som aldeles sikkert fører bedst i denne Retning, baade hurtigst og billigst, nemlig Rødby—Femern-Route. Jeg skal desangaaende bemærke, at de tre Linier, vi for Tiden have i sydlig Retning, ere baade længere og besværligere end den Route, jeg nylig nævnedes over Rødby. Der