

er sat i Gang over Gedser—Warnemünde, og som jeg udtalte, da Sagen var til første Behandling her i Fjor, de store Godsmængder, som man mener, at Færgerne ville komme til at transportere, dem er der endnu ingen, der har kunnet paavise, hvor de skulle komme fra, man har kun kunnet holde sig til i Almindelighed at henvise til den stadige Stigen og Opgang, der har været ved de 7 forskellige Færgeanlæg her i Landet, og det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), der i Dag udtalte sig meget varmt for Sagen, fremsatte, kan jeg sige, egentlig nærmest kun Paastande og løse Formodninger uden nogen som helst Beviser, og jeg for mit Vedkommende er ikke i Tvivl om, at Hovedhensynet ved Routen vil blive Personbefordringen, som vil komme ganske særlig København til gode, og det har jeg ikke noget imod; kun tror jeg ikke, at Landboerne kunne slaa sig til Ro med den Udsigt, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds antydede, at København tjente Penge fra Udlandet, og at vi fik derved et godt Skatteobjekt; det har Landmændene i alt Fald ikke hidtil kunnet glæde sig over. Men trods det, at jeg ikke har forvundet mine Tvivl over for denne Sag, vil jeg dog sige, at der er en Ting, der gør, at jeg mener, det er absolut nødvendigt, at Folketinget tager Standpunkt. Sagen er jo rejst med Folketingets Billigelse, med den Baggrund har man ladet Ministeriets sagkyndige forhandle med en fremmed Magt om Ordningen af dette Forhold, og et Resultat af disse Forhandlinger er tilvejebragt, og det forekommer mig uværdigt for Folketinget det ene Aar efter det andet at lade en saadan Forhandling uanset uden at tage Standpunkt til den. I Fjor undskyldte man sig med, at man ikke kunde give den daværende Minister Raadighed til at bygge Statsbaneanlæg, man havde ikke den personlige Tillid til ham, men i Aar have vi jo en anden Minister, og den Grund er borte, og jeg synes ikke, det kan forsvares over for Udlandet at udsætte Sagen længere. En Afgørelse maa der træffes, og da det jo er klart, at der er en stærk Pression fra alle Sider for at faa Dampfærgerne gennemførte, har jeg for mit Vedkommende ikke villet undlade at gaa med dertil, især naar vi kunne faa Krav fra andre Egne af Landet opfyldte med det samme, og i den Henseende ere vi jo henviste særlig til de jyske Jærnbaneforslag, som ere forelagte, og det, der foreligger som Grundlag for de jyske Jærnbaneforslag, er jo

den jyske Jærnbanekommissions Arbejde. Denne Kommission har jo foreslaaet tre Statsbaneanlæg i Jylland. Kommissionens Hovedopgave, baade som den selv omtaler den i Betænkningen og i Henhold til den Instruks, den har faaet fra Ministeriet, har i Hovedsagen gaaet ud paa at tilfredsstille Byerne og fordele Oplandet mellem disse foruden at vise, hvad der kunde tjene den gennemgaaende Trafik; men derimod synes jeg ikke, at Kommissionen samtidig har haft under særlig Overvejelse den økonomiske Side af Sagen; navnlig fra Statskassens Side. Det forekommer mig for Eksempel, at af de to Tværbaner, som ere foreslaaede anlagte mellem den nordre og midterste Tværbane, kunde den ene mulig være tilstrækkelig, og det forekommer mig ogsaa, hvad angaar Bestemmelsen om, hvilke Linier der skulde være Statsbaneanlæg, at man heller ikke særlig har haft sin Opmærksomhed henvendt paa de økonomiske Svagheder, der ere ved Statsbaneanlæg i tyndt befolkede Egne. I denne Henseende forekommer det mig ikke, at Kommissionen har handlet i Overensstemmelse med, hvad den har skrevet. Den skriver nemlig i Betænkningen: „Man maa formentlig vare sig for i større Omfang end nogenlunde nødvendigt at skride til Statsbaneanlæg, hvis Drift uundgaaelig maa medføre større Omkostninger end Jærbanedrift ved privat Regning“, og saa anfører den Grundene derfor. Det forekommer mig egentlig meget rigtigt. Vi se det allerede i Motiverne til Regeringsforslaget, at Vejle—Give Banen, drevet ved privat Drift, har kunnet give over  $2\frac{1}{2}$  pCt., men naar vi faa det hele Stykke anlagt som Stalsbane, er der ingen her i Tinget eller i Rigsdagen i sin Helhed, der ikke vil kalde det temmelig godt, naar blot Anlægget kan bære Driftsudgifterne, og der er særlig Grund til at tage denne Sag op til Overvejelse, om ikke just i nærværende Øjeblik, saa i. alt Fald for Fremtidens Skyld. Den økonomiske Situation ude i Landet kræver absolut Beparelser og økonomisk Drift i alle Forhold, og Jærnbanebudgettet kræver dette i endnu højere Grad. Det er virkelig trist, at de ca. 250 Mil Statsbane knap give 3 Millioner i Udbytte, og at det er sunket med 2 Millioner i de sidste 2 Aar. Og saa er det jo endda et meget stort Spørgsmaal, hvis Regnskabet blev opgjort, som andre almindelige Forretningsfolk opgøre deres Regnskab, om der tilnærmelsesvis kom det Beløb ud, der er opført som Overskud. Det er altsaa en Opgave, som Rigsdagen abso-