

der lægges Baner til Egnens Ophjælpning, vil jeg fuldstændig kunne billige, at der foretages saadanne Anlæg, selv om de ikke betaler sig regnskabsmæssigt, i lange Tider i alt Fald, men kun indirekte ved at ophjælpe Egnen. Paa samme Maade kan mange andre Statsvirksomheder være forsvarlige, uanset at de ikke betaler sig regnskabsmæssigt. Men det, jeg har ønsket — sikkert i Overensstemmelse med Ministeren —, er, at man opgør Regnskaberne for disse Virksomheder saaledes, at man kan se, hvorledes de stiller sig, thi Staten bør vide i hvert enkelt Tilfælde, hvad den yder Tilskud til, og hvad den har Fordel af. Hvis man vil ophjælpe en Egn med Baner, maa man vide, hvad det koster, og det er i alle Henseender forsvarligt og sundt, at det dokumenteres. Der er ingen Mening i at indrette en særlig Rubrik for indtægtgivende Statsvirksomheder, naar de ikke opføres saaledes, at man kan se, om de giver Indtægt, hvor meget de giver i Indtægt, hvor langt de er fra at betale sig o. s. v. Det maa gælde alle saadanne Virksomheder, og det antager jeg, der er almindelig Enighed om.

Men naar saa Ministeren ser en Inkonsekvens i, at jeg rettede en Henstilling til ham om, hvis det var muligt, at sætte Arbejderne paa Ringbanen omkring København i Gang, maa jeg sige, at denne Inkonsekvens er ikke til Stede, og det ikke allerede af den Grund, jeg har nævnt, at det kunde være forsvarligt at udføre dette Arbejde, selv om det ikke kom til at betale sig regnskabsmæssigt. Men det er heller ikke af en anden Grund en Inkonsekvens. Jeg talte nemlig ud fra den Opfattelse, at det ikke vilde være et Arbejde, der ikke betalte sig. Det vilde ikke være en Gave til Københavnerne eller en Naadesbevisning, men et Arbejde, der hører saadan med til Statsbanedriftens Plan, at det er til Skade for Jernbanedriften ikke at gennemføre det. Staten er næringsdrivende, men den Rolle at være næringsdrivende har Staten saa vanskeligt ved at finde sig i, der er kommet ganske andre Hensyn ind end de praktiske Hensyn til Næringsdriften. Jeg anser Bevarelsen af disse Stationer paa Frederiksberg og Nørrebro for et nødvendigt og fordelagtigt Led i Statsbanedriften og deres Opgivelse for at være til Skade for denne, ogsaa rent pæknært set. Jeg tror, den højttærede Minister antydede, at naar man i sin Tid strøg de godt 4 Mill. Kr., som Bevarelsen af disse Stationer og Anlægget af Ringbanen var beregnet at skulle koste, var det, fordi

man vilde spare disse Penge, og fordi der var ofret for meget paa København. Det er en Betragtning, som tidt gøres gældende her i Tinget. Særlig naar Talen er om Jernbaneanlæg, anfører man lokalpolitiske Hensyn. Man finder, at det, Staten skal ofre, bør fordeles saaledes, at den ene ikke faar for meget og den anden ikke for lidt. Men det er ikke den Betragtning, som en næringsdrivende vilde anlægge. Her er ikke Spørgsmaal om en Foræring til København paa det øvrige Lands Bekostning. Spørgsmaalet er, om dette vil være en fornuftig Foranstaltning til Gavn for hele den Virksomhed, man driver. Jeg er fuldstændig overbevist om — hvad enten jeg har Ret deri eller ej, men jeg tror, jeg har Ret —, at hvis det havde været et privat Selskab, der drev Banerne, vilde det have anset det ikke alene for en Pligt mod sine Kunder, men ogsaa for et fuldstændig fornuftigt og indbringende Foretagende at bevare og udvikle disse Stationer i Stedet for at nedlægge dem.

Det synes at være vanskeligt for mange at sætte sig ind i denne Tankegang, og det er maaske derfor hensigtsmæssigt at nævne et Eksempel til Sammenligning. Jeg er ganske overbevist om, at hvis man f. Eks. vilde forbedre Jernbanenettet i en eller anden Provins med en halv Million Indbyggere paa den Maade, at man fratog to store Dele af Provinsen med over 100,000 Indbyggere hver deres Jernbaneforbindelser, vilde det ikke kunne kaldes en Forbedring af vedkommende Provins' Jernbanenet. Jeg er i det hele taget sikker paa, at man ikke vilde voye at byde en Provins en Forbedring, hvorved man berøvede saa store Grupper af Forbrugerne — kan man vel kalde dem — deres Adgang til Jernbanerne. Men netop dette er det, man vil gøre ved København. København kan man godt kalde en Provins med over  $\frac{1}{2}$  Mill. Indbyggere, hvor man har foretaget en Forbedring af Jernbanenettet ved at fratage Nørrebro og Frederiksberg deres Forbindelser med Jernbanerne. Dette er en ganske urimelig Fremgangsmaade, og jeg gentager, at jeg er ganske overbevist om, at den er stik imod Statsbanedriftens egen Interesse, idet

#### Rettelser.

Sp. 686, L. 4 f. n.: „alene maa bære“, læs: hidtil har maattet bære.  
Sp. 687, L. 9 f. o.: „maattet udrede uden“, læs: modtaget i.