

sætte os for unødige Gældsudgifter eller for Gældsudgifter, der foreløbig ikke giver fuld Valuta for Udlægene. Den Bane, der er paatænkt gennem det store for Jernbaner tomme Rum mellem Skern og Skive, gaar vel nok gennem nogle af de daarligste Egne, der overhovedet findes i Danmark, rimeligvis nogle af de daarligste, der findes i Europa. Jorden er yderst slet. Det er ganske vist andre Egne af Heden, hvori jeg har begravet de Penge, som jeg kunde afse til dette Formaal, men jeg tvivler ikke om, at Egnen her egner sig udmærket vel til Anbringelse af betydelige Kapitaler, jeg er blot ikke lige saa sikker paa, at disse Kapitaler hurtigt vil komme igen. Jeg har imidlertid den Overbevisning, at det før eller senere vil være rigtig Statshusholdning at bygge en Bane gennem en saadan Egn og bringe de Ofre, som er nødvendige for at hjælpe den frem. Hvad jeg derimod ikke føler mig overbevist om, er, at Tidspunktet nu er heldigt, og jeg føler mig heller ikke overbevist om, at man ikke for nærværende Tid kunde anvende disse Penge, hvis man har dem disponible, til bedre Formaal.

Hvad den Statsbane angaar, der er foreslaaet paa Sjælland, maa jeg sige, at det Stykke, der, om jeg saa maa sige, er det ældste, det mellem Ringsted og Næstved, sikkert har en speciel Mission for vor Hovedforbindelse, nemlig den at støtte Sydbanen over Køge og føre en Del af Hovedtrafikken over Ringsted til København eller Vest paa. Den samme Betragtning tror jeg ikke, man kan anvende paa Fortsættelsen af Banen fra Ringsted op gennem Hornsherred over Frederikssund til Hillerød, men det er ogsaa her udtalt, at denne Bane vil kunne bruges til den gennemgaaende Trafik. Hvis man imidlertid tænker sig Banen bygget med dette Formaal for Øje, gælder det om, hvad der allerede tidligere er fremhævet om Forskellen mellem at doublere en Bane ved at bygge en ny Enkeltbane eller doublere en Bane ved at bygge Dobbeltspor. Ved at bygge en ny Enkeltbane faar man kun den dobbelte Ydeevne, men ved at give en Bane Dobbeltspor faar man en mangedobbelt Ydeevne. Og vil man altsaa gavne den gennemgaaende Trafik, forekommer det mig utvivlsomt, at saa maa Pengene anvendes paa en anden Maade. Saa maatte man lægge Dobbeltspor paa Resten af Kystbanestrækningen, og saa maatte man føre Trafikken over Dobbeltspor, enten via Roskilde—Ringsted—Næstved eller lægge Dobbeltspor paa Sydbanen. Og de Egne, der

er Tale om i Hornsherred og mellem Hillerød og Frederiksværk, vil — navnlig for Hornsherreds Vedkommende — naturligvis have Gavn af en Baneforbindelse, men om de egentlig vil have megen Nytte af en Baneforbindelse, som gaar paa tværs af deres Hovedfærdselslinie, føler jeg mig ingenlunde sikker paa. Jeg tror ikke, at man her i vort Land skal tilstræbe at forbinde Baner, som gaar ud i Oplandet, med hinanden indbyrdes, for jeg tror ikke, der vil blive netop uhyre Konfluks mellem Hillerød og Næstved og Hillerød og Ringsted og omvendt. Folk fra Hornsherred vil ikke specielt til Hillerød eller Ringsted, de vil rimeligvis til Roskilde og København. Derfor er jeg i Tvivl om, hvorvidt der egentlig er særlig meget vundet ved denne Bane.

Der er sikkert al god Grund til at spørge: Vilde det ikke fra et Statssynspunkt være langt fordelagtigere og mere paastrængende at anvende de Penge, som Finansministeren muligvis maatte have disponible i disse Øjemed, til paa anden Maade at hjælpe Banerne paa de Punkter, hvor vi alle føler, at de trænger? Og der kan sikkert ikke være mange i Landet, og der er sikkert ingen her i Tinget, der er i Tvivl om, at Banerne trænger til forskellige Udvidelser for at gøre det muligt for dem at løse deres Hovedopgave. Jeg gaar ud fra, at Banernes Hovedopgave er at bære Landets Trafik, det er ikke deres Hovedopgave at hæve Værdien af værdiløse Jorder i Hedeegne. Det er deres Hovedopgave at fremme den Trafik og den Virksomhed, som vi allerede har, og det gør de danske Statsbaner for Tiden kun paa en ufuldstændig Maade. Jeg antager, at særdeles mange af de ærede Medlemmer har oplevet i disse Tider at maatte staa og vente paa en Banestation mellem $\frac{1}{4}$ og en hel Time. Det giver rig Anledning til at tænke over, hvad Værdien er af alle disse spildte Timer. Jeg ved ikke, hvor højt man sætter Værdien af en Rigsdagsmands Timer, men tager vi de almindelige Borgere og regner deres Tid til, lad os sige 50 Øre Timen, bliver det, da der er 20 Millioner rejsende om Aaret, hvis de venter gennemsnitlig $\frac{1}{2}$ Time hver, til en Værdi af 25 Øre, et Tab af 5 Mill. Kr. aarlig. Og selv om ikke alle disse Penge kan indvindes, og selv om man vil finde denne Betragtning noget overdreven, tror jeg, at alle er enige om, at det vilde være yderst ønskeligt at komme bort fra dette Sinkeri. Men hvis man med Hensyn til Forsinkelsen, Umuligheden af at overholde