

banebygning og Stationsindretning med videre af England og særligt London, det nægter jeg i det mindste. — Det ærede Medlem mener, at vi ikke skulle søge saadanne Eksempler andetsteds fra som i Hamborg, og at dette er rent galt. Hvis det ærede Medlem vilde have Eksempler andetsteds fra, skal jeg nævne et Par andre tykke Stæder, f. Eks. Frankfurt a. M., hvor man til en Banegaard anvender 350 Tdr. Land med en Udgift af — mangfoldige Millioner, jeg kan ikke i Djebliffet finde hvor mange. I Hannover, som er en mindre By, anvender man 19 Millioner, og i Bremen lige saadan, idet man alle Vegne koncentrerer, hvor det er muligt. Det er Pointet i Historien, hvad Jærnbanebygninger angaa. Kan man koncentrere, splitter man ikke. I London og England er man nødt til at indrette sig anderledes dyrt. Det kan ikke være det ærede Medlem ukendt, at en Banemil i England koster 4—5 Gange saa meget at bygge som en dansk Banemil, og det kan ikke være det ærede Medlem ukendt, at Fragterne i England ere ganske anderledes høje end hos os. Der er heller ikke Tale om de Personfragter, for hvilke vi her køre. Godsfragterne ere jo ikke saa lette at faa fat paa; thi det er kun Styhods, man egentlig har fikse Priser for, idet man for større Partier, som Kultransporter o. s. v., ligesvem afforderer; kort sagt, det er væsentligt en Købmandsforretning, idet det er privat Drift, som altsaa har en helt anden Karakter end hos os. At der kan komme større Udbytte ud af Jærnbanedriften i et Land som England, ligger jo for det første i de højere Takster, men for det andet i den overordentlige Konflukt, og det er virkelig svært at faa Udbytte af Jærnbaner i et Land som vort, hvor vi have Dampferger næsten hvert andet Sted, vi komme. Det ærede Medlem opholdt sig over Resultatet og sagde, at det blev flattere og flattere. Det er ikke Tilfældet; det er i Nar bedre, end det har været i mange Nar, og jeg tør temmelig sikkert sige, at Jærnbanedriften vil indbringe mere, end der er paaregnet i den Finanslov, der i Jor blev vedtagen her i Tinget, og mere kan man jo dog ikke forlange.

Jeg skal ikke opholde mig ved det ærede Medlems Eksempler og heller ikke fordybe mig i Bedømmelsen af Banegaardsprojektet i Detailler. Det synes virkelig, at det ærede Medlem vil have Lov til at skrive, hvad han behager, f. Eks. saaledes: „Jeg stöder tværs igennem det hele Bæv af Lige saa løse Paastande for en radikal og uendelig kostbar Omvæltning af alt det bestaaende i vore Banegaardsforhold som smaaktaarne

Indvendinger imod en besindig og sparsommelig Udvikling paa det overleverede Grundlag — dette skal blive behandlet i Salen“. — Det forekommer mig, at naar man indleder sin Smødegaaelse paa den Maade, naar man egentlig stiller sig saaledes, at naar Ministeriet afgiver en tjenstlig Erklæring til Rigsdagen, den saa betegnes som et utiladeligt Angreb paa det ærede Medlems Udtalelser, saa hører jo al Ting op. — Det forekommer mig, at det ærede Medlem indrømmede, at han har gjort temmelig betydelige Fejl, og hvad Bedømmelsen angaar, kan man jo, hvis man vil, nærmere undersøge Forholdene, saa vil man komme til et Resultat, om de Indvendinger, der ere fremsatte mod det ærede Medlems Plan, ere rigtige eller ikke rigtige — jeg tror, de ville være overbevisende for mange.

Der er en Ting, som forbauser mig i høj Grad ved det ærede Medlems Stilling i Nar. Det er det, at han mener, at en elektrisk Sporvej fra Dampfergestationen i Frihavnen ad Boulevarderne til Hovedstationen kan tilvejebringe en langt mere effektiv Forbindelse end en Boulevardbane. Det ærede Medlem udtalte endnu for et Nar siden, at han og jeg havde været Beundrere af Boulevardbaneprojektet, da det fremkom — den Beundring er gaaet over hos det ærede Medlem. Jeg hævder stadig, at Boulevardbanen maaske er noget af det, der kan bringe det foreløbige Anlæg, man nu beslutter, til at blive til et større. Men naar det ærede Medlem kan udtale noget i driftlig Henseende saa forunderligt, har det ærede Medlem jo aldeles ikke Blik for det store Fortrin ved Boulevardbanen, som fremkommer derved, at ethvert Tog, der gaar Nord paa, kan udgaa fra Hovedstationen om ad Østerbro Station og videre og indgaa dertil igen. — Jeg vil jelsfølgelig ikke benægte, at den Drift, som nu vil fremkomme, kan blive vanskeligt i visse Maader. Man maa finde sig i en Del, naar man skal gaa baade fra Østerbro, fra den nuværende Station, og eventuelt fra Frederiksberg til Nordtogene. — Det ærede Medlem var saa venlig at oplæse et Stykke af Kommissionsbetænkningen fra 1886, hvor man godtgjorde, at Driften vilde blive kostbarere, naar man skulde gaa til delte Stationer i Stedet for at udgaa fra en enkelt. Det er ganske rigtigt, det er der vel ikke noget fornuftigt Menneſke, der tvivler om. Det Spørgsmaal er behandlet paa Foranledning af Folketinget i den Erklæring, som Ministeriet gav, og jeg tror, at jeg kan oplæse et Par Linier deraf, der ville give det ærede Med-