

private Baner med, hvad jeg i Dag ikke skal gøre, vilde de Herrer se, at man vilde komme til ret forbausende Tal.

Saa kan man naturligtvis sige: Ja; men det er i andre Retninger, at Jærnbanebygningen i Nutiden har de store Synder paa sig, nemlig med Hensyn til Stationsbygningerne, det er aldeles forstrækkeligt, hvorledes Udgifterne have udviklet sig ved disse Stationsbygninger. Det ærede 1ste Medlem for 8de Kreds (Breinholt) ryster paa Hovedet, og jeg husker, at det ærede Medlem under en tidligere Forhandling har sagt, at han blot ønskede en stor Forhal, luftige Lokaler og let Udgang for Folk til at komme af med deres Bagage, saa vilde han være fornøjet, kort sagt, det ærede Medlem vilde have netop saadanne Lokalteter som dem, der findes paa Helsingørs Banegaard. Ganske vist, han vilde ikke have Bygningen saa stor og ikke have Udsmykningen saa stærk, og jeg har ogsaa selv tidligere indrømmet, at der kunde være sparet noget her med Hensyn til Eksteriøret og Indretningen af Hjørstelokalerne, for hvilke der for øvrigt netop er god Brug her. Men ellers maa jeg fastholde, at Stationen er fyldestgørende og hensigtsmæssig i alle Retninger. Der er jo snart talt saa meget om denne Stationsbygning i Helsingør, at denne megen Tale har, som et æret Medlem (Th. Nielsen) i Dag sagde om Viborg Station, næsten kostet i Nøgtsdagsdiæter lige saa mange Penge som hele Bygningen. Men som sagt, det kan indrømmes, at man kunde have sparet noget paa Udsmykningen, men ellers maa jeg fastholde, at Stationen i enhver Henseende er fyldestgørende, idet det maa erindres, at denne Station er indrettet med Kystbanen for Dje og som Grænsestation til Sverige. Som sagt, der kunde have været givet noget mindre ud til Luksusbrug; men for øvrigt er Stationen hensigtsmæssig og ingenlunde overdreven stor. Det glæder mig i øvrigt, at den megen Dadel, der for Helsingørs Station er kommen over mig her fra Indlandet, oppejses noget af den ikke ringe Ros, jeg har modtaget med Hensyn til den fra Udlandet. — Naar der i Almindelighed tales om Stationsbygningerne, om deres Størrelse o. s. v., saa kan det vel kun være selve Hovedbygningerne, man har for Dje. Ærede Medlemmer, der have dvælet ved disse Ting, have næppe tænkt paa Værelse og den Slags Lokalteter, de have vel tænkt paa Hovedbygningerne ved Stationerne, og man har da fundet, at de paa enkelte Steder ere meget rundelig udhalede. Disse Stations-Hovedbygninger repræsenterer i deres Totalsum 7 pCt. af

Anlægssummen for samtlige Jærnbaner, og jeg mener, at det er tilstrækkelig for mig at nævne dette, at det er 7 pCt. af Totalsummen, som der her er Tale om; thi man vil kunne indse, at selv om man mulig kunde komme lidt uest her, vil der ikke kunne være ret meget at slaa af paa. Selv om man havde indrettet sig mere hurtvet, end man mange Steder har, vilde Procentbesparelsen i Forhold til Totaludgiften til Jærnbaneanlægene have været af aldeles forbindende Betydning for Statskassen.

Jeg har benyttet Lejligheden i Dag til at nævne disse Tal, fordi jeg tror, at adskillige af dem ere ret illustrerende, og at det kan have sin Betydning, at vi en Gang komme til at se historisk paa, hvorledes Jærnbanebygningen i økonomisk Forstand har udviklet sig her i Landet. Jeg fristes til at tilføje endnu nogle Tal fra Udlandet, idet jeg har liggende for mig en Angivelse af Anlægsudgifterne fra en Række af Lande, hvilke Angivelser vistnok vilde vække adskillig Forbauselse. Beregningerne ere allesammen fete pr. Banemil, og det stiller sig da saaledes, at i England har Udgiften været 3,300,000 Kr., i Frankrig 2,280,000 Kr., i Rusland 2,100,000 Kr., i Tyskland 1,888,000 Kr., i Østrik-Ungarn 1,866,000 Kr., i Belgien 1,800,000 Kr., i Schweiz 1,600,000 Kr., i Holland 1,200,000 Kr., i Norge, de normalsporede Baner, 765,000 Kr., i Sverige, Statsbanerne, 578,000 Kr. og i Danmark 575,000 Kr. Vi ere altsaa saa heldige at være ved det laveste Tal. Jeg skal selvfølgelig ikke lægge større Vægt paa disse Tal, end de i og for sig fortjene. Jeg ved godt, at Sammenligningen foregaar med Lande med vanskelige Ekspropriationsforhold, med Bjerglande o. s. v., medens Danmark er et Støteland, om vi end ganske vist have Moser og Vandløb og adskillige af den Slags Hindringer at overvinde. Men det kan dog i alt Fald ikke regnes til Glæde for dansk Jærnbanebygning, at vi staa paa det laveste Tal og paa suidt saa lavt et Tal som vore Nabolande.

Th. Nielsen: Med det ærede første Medlem for 8de Kreds er jeg i alt Fald enig i — hvad der glæder mig —, at man ved Tilskuddet skal holde Ekspropriationsomkostningerne ude af Beregningerne, men jeg tror dog ikke, at det gaar an at sætte det samme Tilskud pr. Mil for alle Banernes Vedkommende. Jeg skal gøre opmærksom paa, at der er Baner — ja, ikke i dette Lovforslag, men i det Lovforslag med 27 Baner, som vi forhandlede i Fjor, hvor det ligefrem var