

# Rigsdagstidende.

1852. Forhandlingerne paa Landstinget. № 158.

Tredie Session.

78de Møde.

Onsdagen den 11te Februar.

(Forts.)

**Funder** (forts.): Hvad angaaer det Spørgsmaal, hvorvidt Banen vil forrente sig, saa er det jo vistnok et meget vanskeligt Spørgsmaal at besvare. Man har vel gjort Beregninger derover; men jeg vil gjerne indrømme, at disse Beregninger tør man ikke fæste Lid til; man kan ogsaa gaae efter et Skøn, men dette Skøn vil blive høist forskjelligt efter de Personers afvigende Anskuelser, som foretage det. Jeg for min Deel vil være meest tilbøielig til at holde mig til det, der er anført af en sagkyndig Forfatter, hvis Skrift for faa Dage siden blev omdeelt paa vore Bladser. Han siger: „Forlanges Banen til Korsør, skulde, forudsat at Freguentzen mellem alle Stationer blev ligestor, Indtægten overeensstemmende med almindelige Erfaringsfætninger stige, ikke i Forhold til den simple Veilængde, altsaa som 1 til  $3\frac{1}{2}$ , men i Forhold til Combinationsforholdet eller som 1 til 8 a 9“. Imidlertid tør han dog ikke forudsætte, at Freguentzen vil stige i Combinationsforholdet; men han mener, at man med Sikkerhed kan antage, at Indtægten vil stige idetmindste som 1 til 4. I Anledning af hvad den ærede Majoritet har anført med Hensyn til Varesforsendelsen, skulde jeg tillade mig at gjøre opmærksom paa, at der for Tiden er en betydelig Mængde Gods, der gaaer med Fragtmænd fra Kjøbenhavn, og ikke benytter den Koeskildske Jernbane. Saavidt jeg veed, kan det anslaaes til 7 à 8 Millioner Pund; men naar Banen bliver forlangt til Korsør, vil rimeligviis alt dette Godses Befordring tilflyde Banen, og herved vil der vindes saagodt om en reen Indtægt, idet de Tog, der gaae til-

bage fra Kjøbenhavn, vilde kunne tage dette Gods med sig. Ligeledes troer jeg at maatte gjentage, hvad allerede er bemærket af den ærede Viceformand, at der ikke vil blive nogen Omkostning ved Omledningen, men at den Bekostning, der herved kan være forbunden, vil være indeholdt i den almindelige Tæxt, saa at, naar Varer komme til Korsør f. Ex., ville de, uden Udgifter til Commissionairer eller andre Omkostninger, blive bragte paa Jernbanen og derfra lige til Kjøbenhavn, hvor de saa vilde blive bragte ind i Jernbanebestyrelsens Pakhuus for at eftersees af Toldvæsenet, og det vil heller ikke medføre nogen Bekostning, hvorimod Varer, naar Dampskibe ankomme med dem, skulde bringes fra Broen til Toldbodpakhuset, hvilket dog altid medfører nogen Bekostning. Det fortjener ogsaa at bemærkes, naar der er Spørgsmaal om, hvorledes Banen vil forrente sig, at der dog rimeligviis vil bespares en heel Deel i Driftsomkostninger. Saaledes er det rimeligt, at Hovedadministrationen vil koste omtrent det Samme for en større som for en mindre Bane. Saadanne Omkostninger som de, Afslæsning og Paalæsning medføre, ville ogsaa blive de samme for en længere Bane. Regnes der f. Ex. 1  $\frac{1}{2}$  pr. 100 Pund eller 2  $\frac{1}{2}$  pr. Td. Korn, saa vil, da en Tønde Korn de 4 Mile fra Kjøbenhavn til Koeskilde koste omtrent 14  $\frac{1}{2}$  Af- og Paalæsningen beløbe  $\frac{1}{2}$ , men føres den samme Tønde Korn 8 Mil, kun  $\frac{1}{4}$  af den hele Betaling. Lignende Besparelser ville indtræde med Kulforbruget. Nu gaaer der megen Damp til Spilde paa den korte Vej; naar Locomotivet derimod gaaer 3 Mil, vil det kunne forbruge hele Dampen. Ligeledes bruges der nu 1 Locomotiv og 1 Reserve, men paa de 14 Mil vil kun behøves eet Locomotiv og to Reserve-