

Gange, den nu gjør det. Man maa lægge Mærke til, at Jernbanen for Diebløkket, hvis jeg ikke har taget feil, vinder 47 af 100 af den Bedrift, der gaaer hele Veien, af hvad der kommer udenfra og kjører fra Korsør til Kjøbenhavn og fra Kjøbenhavn til Korsør; de mellemliggende Stationer give altsaa ikke mere end $\frac{58}{100}$, og den kan altsaa i det Væsentlige ikke vinde Noget ved at have flere gjennemgaaende Tog, med mindre det skulde vindes ved hyppigere Dampskibsforbindelser, men disse ville atter falde Statskassen til Last. De nuværende Dampskibsforbindelser, hvorved Reisende drages til Korsør, tyng paa Statskassen med 140,000 Rd. om Aaret; naar vi dertil lægge den Indtægt, som Statskassen tog, da vi ingen Jernbane havde, men Dampskibene for Statskassens Regning gif directe til Stederne, og som jeg troer er 40,000 Rd., udgjør Underbalancen mod hvad der tidligere bestod 180,000 Rd., og lægges dertil de 50 eller 60,000 Rd., vi her give, saa koster den sjællandske Jernbane os 240,000 Rd. om Aaret. Saaledes stiller Forholdet sig, det skulle vi ikke glemme; hvad enten Pengene tages af Kongeriget eller af Monarchiets Kasse, saa er det den danske Stat, som bærer denne Udgift for dette lille Jernbaneforsøgs Skyld. Det ærede Medlem fremkom ogsaa med et andet Forslag, som gif ud paa, at Taxterne skulde nedsættes, og han sagde derom, hvad der er absolut rigtig, at Alle de, der skulle kjøre med Jernbanen, ønske det. Det er naturligt; jeg ønskede, at jeg havde fri Transport med Jernbanen, det var endnu behageligere, saa kunde jeg reise, naar jeg vilde, men i Modsætning dertil siger jeg, at Rentegaranten — og paa hans Side staaer jeg her — kun kan ønske Nedsættelse under den Forudsætning, at en Nedsættelse i Taxterne med Rimelighed i en kort Tid vil forøge Indtægterne. Jeg troer nu, at det Slags Sager kun afgjøres ved Forsøg, og jeg skal paa ingen Maade være imod, at Regjeringen, ligesom den har bifaldet, at Jernbanen gjorde et Forsøg med forhøiede Taxter, ogsaa indrømmer, at der gjøres Forsøg med lavere Taxter, skjøndt det for en Mellemtid vil falde tilbage paa Rentegaranten. Man skal gaae forsøgsvis tilværks, men, spørger man

mig forud om min Mening, saa siger jeg: Dersom man tager det i Almindelighed, ved navnlig ogsaa at nedsætte Taxterne for Personer, saa vinder man i det Væsentlige Intet; dersom man derimod anvender det paa enkelte Vareforter og paa visse Afstandsbestemmelser, dersom man, kort sagt, handler saaledes, som enhver Bogmand vilde gjøre, dersom man siger: Den og den Vare kan ikke fra det og det Sted transporteres hertil, for Mindre end saa og saa Meget, og naar vi underbyde dygtigt, saa faae vi denne Transport, saa vil man faae en større Indtægt uden væsentlig forøget Udgift. Det troer jeg, man kan faae ved særlig at henvende sin Opmærksomhed paa visse Steder, paa visse Varer, og slet ikke spørge om nogen Regel. Naar Nogen saa siger: Det er et Forhold, som er slet for mig, saa svarer jeg: Gaa til en Anden; jeg benytter din Forlegenhed til min Fordeel. Saaledes gjør man i Handel og Wandel, derved er Intet at gjøre, det udjævner sig lidt efter lidt. Med Hensyn til Personer vil man derimod ikke vinde noget Væsentligt ved en Nedsættelse i Taxterne, thi det Strøg langs med Jernbanen, hvorfra Personer fornøstigtvis kunne søge Befordring med den, er deels smalt, deels ikke væsentlig beboet af den Art Befolkning, der jævnlig maa søge Forskyttelse fra et Sted til et andet. Var det en industriel Befolkning, var det en Befolkning, der havde Bane til paa visse Aarstider at flytte bort for at søge Erhverv, kort sagt, var det i det Hele en reisende Befolkning, eller var det en Befolkning fra store Kjøbstæder, var der Mange, som skulde ind og kjøbe Crinoliner, saa var Sagen anderledes, men det er ikke saa, der er Intet at regne paa i den Henseende. Den sjællandske Jernbane har kun eet godt Punkt at regne paa, det er den store By Kjøbenhavn, men den har forøvrigt lutter svage Grundlag for Persontransporten. Den har et meget svagt Grundlag i sit ene Endepunkt derved, at Folk skulle reise over Søen og udsætte sig for Søsyge og anden Ubequemmelighed, for at komme til dette Endepunkt. Det er disse Ting, der gjøre, at den sjællandske Jernbanes Personfrekvens aldrig kan regne paa at have sig til nogen betydelig Størrelse, og at Transporten