

Bane endogsaa blot skal kunne give 2 pCt. i Udbytte. Naar man seer hen til de nævnte Kjøbstæders Skibs fart, vil man finde, at Holbæk og Kallundborg tilligmen kun have Skibe af 779 Commercelæsters Drægtighed; jeg omtaler ikke Nørvig og Nykjøbing, fordi jeg antager, at deres Bedrift og hele Stilling er saa forskjellig fra de to andre Kjøbstæders, at de ikke kunne komme i Betragtning under denne Sag, men jeg skal dog gjerne i Forbigaaende nævne, at Nørvig har Fartøier af 230 og Nykjøbing af 500 Commercelæsters Drægtighed. De omtalte Byer deeltage altsaa tilsammen kun meget ubetydeligt i Landets Skibsfart. Jeg kan derhos ikke troe Andet end, at Holbæk By, naar den foreslaaede Jernbane kommer istand, vil komme ind under de Classer af Byer, om hvilke den høitærede Indenrigsminister ved en tidligere Leilighed har sagt, at der er de Byer, som blive halvt ødelagte, eller som dog idetmindste lide megen Skade ved Anlæg af Jernbaner. Man gjør sig vistnok aldeles falske Forestillinger om, hvorledes Forholdene ville udvikle sig, naar man troer, at en By som Holbæk vil vinde ved det omhandlede Anlæg. Den Handel, som denne By nu har, vil meget mere for en Deel gaae fra den, og den Handel, der vil komme til, bilder jeg mig ind vil være for Intet at regne. Holbæk har en meget vanffelig Seilads, idet der ved Udløbet af Fjorden er grundet Vand — jeg troer, at der kun er 9—10 Fods Dybde ved Nørvig — og derfor er Affætningen af Kornvarer fra Holbæk besværet med større Omkostninger end f. Ex. fra Kallundborg. Ligeledes holder i haarde Vintre Holbæk Fjord sig langt længere lukket end Kallundborgs Havn. — Naar man siger, at en Jernbane som den foreslaaede, foruden at gaae igjennem det frugtbare Land, hvormed der er Tale, og at udvinde i en god Havn ved Kallundborg, ogsaa har Betydning for Samferdslen med Sjælland, da er det vel ganske rigtigt, idet der spares omtrent 3 Mile af Søveien dertil; der er nemlig omtrent 12 Mil fra Kallundborg til Aarhus og omtrent 15 Mil fra Korsør til Aarhus. Men det er dog ikke nogen meget betydelig Forfættelse og i alt Fald ikke en saa betydelig, at hele Trafikken derfor vil kunne ventes at ville

gaae ad den nye Vej. Og selv om en Deel af Trafikken til Sjælland vil gaae ad den nye Vej — hvad jeg, som sagt, ikke betvivler — saa bliver det jo tildeels paa Beføstning af vore andre Jernbaner. Det bliver paa Beføstning af den sjællandske Bane, for hvilken Regjeringen er Garant, og det bliver paa Beføstning af Regjeringens egen syenske Bane og tildeels af den jydskke. Man vil see, at, hvor fornøieligt og godt det end i og for sig kan være at skabe Concurrence, saa vil denne dog i nærværende Tilfælde for en stor Deel blive rettet mod os selv. Naar der er Tale om, at der her atter skal paalægges Statskassen en Forpligtelse, saa sætter jeg mig derfor derimod. Jeg troer, at vi i alt Fald bør see Tiden noget an, inden vi paany lægge deslige store Pengesforpligtelser paa Statskassen. Naar det først viser sig, at Alt gaaer godt, kunne vi jo senere nærmere undersøge, om den her omtalte Egn virkelig udgjør en saadan Deel af Landet, at det af Hensyn til den er rigtigt, at vi paatage os Forpligtelser paa Statskassens Vegne. — Jeg indrømmer, som alt anført, at det Forslag, som den ærede foregaaende Taler (Krabbe) motiverede, der gaaer ud paa, at der deponeres 15 pCt. af Anlægssummen til Dækning af mulige Understud, er et forstandigt Forslag og bedre end Ingenting. Men jeg vilde have været gladere ved, om han kunde have budt os 30 pCt., saa vilde det hele have været mindre ubehageligt at gaae ind paa. — Det ærede Medlem omtalte det sjællandske Jernbaneselskab som et gammelt og solidt Etablissement. Jeg tvivler ikke paa, at det er det den Dag idag. Jeg skal nu vel derhos ikke anstille videre Betragtninger over, hvorledes det vil blive, naar det faaer bygget Jernbanen fra Nøeskilde til Bordingborg, faaer Forbindelsen istand over Vandet til Gaabense, samt bygget Jernbanen derfra til Nykjøbing, og naar det saa endvidere faaer Jernbanen over Holbæk til Kallundborg; men jeg troer dog at burde sige, at det er muligt, at det saa kun vil være det gamle sjællandske Jernbaneselskab, men at Betegnelsen det solide derimod vil have lidt noget derunder.