

lægges Banegaarden Ost for Ribe, vil det være at lægge Banegaarden i Forhold til Ribe, saaledes som Banegaarden ved Slagelse er lagt i Forhold til Slagelse, og at den er lagt yderst uheldigt, vil dog, enhver indrømme, thi den kunde ligesaa godt og maasse med et billigere Baneanlæg have været lagt inde i den sydøstlige Del af Slagelse By, hvor der var og til Dels endnu er en fortræffelig Plads til en Banegaards Anlæg. Men den Gang påstode man i Kjøbstæderne ikke paa at faae Banegaardene rigtig situerede for Byernes Vel, og saaledes er det hændet paa flere Steder. Jeg vil ogsaa henstille til det ærede Udvalg, om det ikke ved en nyere Underfølgelse skulde finde sig opfordret til at stille et bestemt Forslag om en Ændring i Loven med Hensyn til Anlægget af Banegaarden i Ribe. Der er saa mange dunkle og skjulte Tiltrækningspunkter, naar Banegaardenes Plads skal bestemmes, og det kunde jo ogsaa være, at der var saadanne i Ribe, t. Ex. den nærmeste Bygning ved den paatænkte østlige Banegaard, der netop vilde blive det store Bomulds-spindert, overfor hvilket den ærede Indenrigsminister, medens han var Finansminister, var saa gammild og rundhaandet, at han satte 60—70,000 Rd. deri af Livsforfæringsanstaltens Midler, som staa der endnu. Det kunde jo være tvivlsomt, hvad denne Fabrik nu er værd, og der kunde jo tænkes Hensyn til at haandhæve dens Værdi ved at lægge Banegaarden i dens Nærhed. Jeg vil ikke sige, at saadanne Hensyn enten have gjort sig gjældende eller ville gjøre sig gjældende, men det kunde dog være, at det kunde sse, og jeg tror, at saadanne Hensyn ikke burde gjøre sig gjældende. Jeg anser det, for at tale rent ud, for et Misgreb af den ærede Minister, at han satte en saa stor Pengesum i den nævnte Fabrik, og jeg vilde høilig beklage, om det ene Misgreb skulde føre det andet med sig. — Der er nogle andre Betragtninger i Udvalgets Betænkning, hvorom jeg vil tillade mig et Par Bemærkninger. Det er den Del af Betænkningen, hvormed jeg ikke synpathiserer, nemlig den megen Talen om at nedlægge Dampskibsfarten mellem Korsør og Kiel, den megen Talen om, at denne Dampskibsfart er en Konkurrence af Staten med Staten. Det kan jo blive et Prøvestykke, om ikke Natfarten gennem Jyen og Sylland bliver dyrere for Statskassen end Natfarten fra Korsør til Kiel, men saa meget forekommer mig afsjort, at denne Route fra Korsør til Kiel maa vedblive, dersom det er Alvor, hvad der jo ogsaa staar i Betænkningen, at man vil drage Trafiken fra Sverig gennem Danmark. Man kan ikke vente at drage hverken Person- eller Godsstrafik fra Sverig gennem Danmark, naar man vil føre Logene over Kolding; Svenskerne og Nordmændene, som gaa pr. Jernbane gennem Sverig, maa søge en lettere Vej til Lybskland, naar de ikke kunne komme fra Korsør til Kiel, hvilket ikke blot er en bekvem Vej men tillige en tilvant Vej. Ned-

læggelsen af denne Dampskibsroute vil udbrede den Mening i Sverig og Norge, at det er dumt og forfæst at gaa igjennem Danmark, thi da skal man gjøre en uhyre lang Omvei, og det nytter kun lidt, om det ærede Udvalg og den ærede Minister sætte Tæfter og Priser saa lavt, at det ikke er dyrere at føre en Nat pr. Jernbane gennem Jyen, Sylland og Slesvig, end det er at føre en Nat fra Korsør til Kiel. Folk komme ikke den Vej, og det vil saa meget mindre ske, som der, som jeg jo før bemærkede, er Anlæg af Jernbaner under Arbeide, som ville gjøre, at Trafiken over Jstads til Lybskland vil blive lettere, end den nu er, endogjaa her fra Kjøbenhavn, thi nu er der den Besørlighed, at naar man vil gaa over Jstads til Stralsund og videre, skal man først til Esbø, men dette vil man kunne undgaa ved den direkte Bane. Der er store Forretninger at gjøre for vore Jernbaner ogsaa fra Sverig. Det vil ikke være ubekendt, at der vedligeholdes en betydelig direkte Fart mellem Stofholm og Stettin, men denne Fart vil gaa bort efterhaanden, som Stambanerne i Sverig forøges. Den østre Stambane, den, der gaar Ost om Væner, er snart færdig, og den vil forlorte Veien mellem Kjøbenhavn og Stofholm meget betydelig, og desmed ogsaa Veien fra Stofholm over Kjøbenhavn til Lybskland. Der vil paa de svenske Jernbaner, navnlig Stambanerne, blive indført flere Tog, og derved vil de Rejsendes Antal forøges; de mindre Baner, Sidebanerne, som ere under Arbeide i alle Sveriges sydlige Provindsfer, føre alle til Hovedbanen og forøge baade Gods- og Persontrafiken, og det er denne Trafik, vi skulle trække til os; men jeg tror, at hvis vi skulle gjøre det, maa vi opretholde Dampskibsfarten mellem Korsør og Kiel, og det er derfor, at jeg allerede nu opponerer mod dens Nedlæggelse, isjondt den jo ikke er saa nær foreftaaende. Det ærede Udvalg indrømmer jo nemlig, at Nedlæggelsen ikke kan sse, før der er kommet Dampfærger over Store Belt, og der er dog vist en rum Tid tilbage, før dette sker. Jeg har indidertid ikke villet, at disse gjentagne Ytringer om Nigtigheden af Korsør-Kiel Routens Nedlæggelse skulde vedblive at staa uimodfagte. Selv for Sjælland har denne Route megen Betydning baade af Hensyn til Jysterterne i Store Belt og af Hensyn til Udførslen af Kreaturer fra Sjælland. Det vil jo kunne oplyses gennem Udførselslisterne, hvor stor den Trafik er, der drives ad den Vej; at den er betydelig, derom er jeg overbevist. Jeg tror altsaa, at det vilde være urigtigt allerede nu endogjaa kun at tage en foreløbig Beslutning om Nedlæggelsen af denne Route.

**J. Nec:** Det ærede Medlem, der nu satte sig, fremkom med en Bemærkning, som jeg vil udtale mig imod. Det ærede Medlem sagde, at Preussen har været mere liberal overfor Hertug-