

altid kun har sin egen Interesse for Die, og at Statskassen ved denne Leilighed kun vilde gjøre en større Offert til det sjællandske Jernbaneselskab. Det forekommer mig at være en yderst mærkkelig Sætning ved denne Anledning. Hvorledes er Forholdet nu? Nu er det Statskassen, Postvæsenet, der driver Trafikken med Dampflibe mellem Korsør og Nyborg, og det er Staten som saadan, der leverer alt det søgaaende Materiel til Transport af Gods og Personer over Storebelt. Efter Forslaget vil det fremdeles være Statskassen, der besørger dette. Det synes ikke i mindste Maade at kunne præjudicere Statskassens Stilling, at den fremdeles vedbliver at levere det søgaaende Materiel paa denne Route, det synes at være en naturlig Følge af den i mange Aar bestaaende Ordning. Ser man saa hen til, hvad der yderligere skal ydes af Statskassen, saa vil man finde, at Staten, for at faae Havneanlægget paa sin Side anlagt, skal yde 230,000 Kroner, medens det sjællandske Jernbaneselskab for at faae Anlægget paa sin Side udført, skal yde 320,000 Kroner. Det er altsaa 230,000 Kroner for Staten mod 320,000 Kroner for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende; men hvem bliver Eier? Det bliver Staten. Det Tilskud, som ydes af det sjællandske Jernbaneselskab, ydes altsaa ligesom et Tilskud, som det skal forrente og optage i den Kapital, som det har at forrente til sine Aktionærer, uden at jeg kan skjønne Andet, end at det er temmelig usikkert, om Selskabet vil have nogen Fordel af dette Anlæg, medens det er sikkert, at Staten vil have Fordel deraf for sine Baner. Thi det sjællandske Jernbaneselskabs Trafik paa Korsørbanen har viist sig at være noget saa Lufratint, at hvis denne Bane, som fører fra Korsør til Kjøbenhavn, stod ene med sin Anlægskapital og sin Forrentning deraf, vilde den utvivlsomt give Aktionærerne 7 pCt. Det er altsaa et meget underordnet Spørgsmaal for det sjællandske Jernbaneselskab, for hvis Bane Kjøbenhavn er Endepunktet, og som har den store Trafik paa sin Side, om man paa den ene eller paa den anden Maade skal have sit Gods bort fra Korsør, naar det først er ført derved, thi saa er jo det sjællandske Jernbaneselskab færdigt for sit Vedkommende. Men jeg tror ingenlunde, at det er en ligegyldig Sag for Staten, om Godset transporteres saaledes, at man vælger denne Bei i Stedet for den søgaaende Bei. Det er en af de Fordele, som skulle ydes Statsbanerne, at meget af det Gods, der nu føres søværts fra Jernbanevognene, da vil gaa over paa Statsbanerne og saa landværts, fordi det derved bliver fri for Omladning. Det er nemlig en Kjendsgjerning, at meget Gods daarligt taaler Omladning, og deriblandt den meget store Trafik, der her i Landet har medført saa stor en Omsetning, nemlig Trafikken med Svin. Vi have idelig Uleilighed i Korsør med disse Dyr, fordi de skulle omlades og bringes ombord paa Postdampskibet

under ugunstige Forhold, medens man, naar man er sikker paa at have en bekvem Bei at føre dem videre paa, kan udvide denne Trafik meget betydeligt. Det forekommer mig saaledes, at man langt fra at klage over det sjællandske Jernbaneselskabs Stilling til denne Sag, tværtimod maa sige, at det har stillet sig yderst liberalt til hele Forslaget. Det yder Tilskud fra sin Side, saaledes som Staten yder det fra sin Side, men Staten bliver Eier af det Hele, Staten vedbliver med Hensyn til det søgaaende Materiel at være den, der leverer det ligesom hidtil. — Jeg skal for Liden indskrænke mig til disse Bemærkninger, idet jeg kun skal anbefale det ærede Thing dette Forslag, som forekommer mig at være meget moderat, og som ligeledes forekommer mig at ville bringe en stor Forbedring ind i vor indenlandske Kommunikation. Efter min Mening vil det ogsaa føre til, at det, naar vi først have den gjennemgaaende Trafik fra Kjøbenhavn til et hvilket som helst Punkt i Landet, bliver utvivlsomt, at den svenske Trafik paa samme Maade vil søge over Sundet for at slutte sig til vor. Vi kunne saaledes være temmelig sikre paa, at Gøbjerg og den Bane, som er anlagt dertil, ville faae en stor Betydning ved den gjennemgaaende Trafik, som man utvivlsomt vil faae, naar man uden Omladning, bekvemt, hurtigt og sikkert omtrent til alle Læder kan føre Gods fra Stockholm til Gøbjerg. Jeg behøver ikke at oplyse, hvad Labene jo have omtalt, at man i Sverrig allerede er opmærksom paa denne Linie, og at man der utvivlsomt stiler hen til, naar Forbindelsen mellem Nyborg og Korsør maatte komme istand, da at støtte en Forbindelse over Øresund paa samme Maade, som nu en Forbindelse ved Statens Foranstaltning bringes tilstede over Store Belt og allerede er bragt tilstede over Lille Belt.

**Laberg:** Jeg erkjender tilfulde den Betydning, det vil have at faae en Dampfærgesforbindelse bragt istand over Store Belt, og jeg erkjender tillige, at der derved vil tilflyde Statsbanerne en Del Trafik, men jeg kan ikke være enig i, hvad der blev udtalt saavel af den høitærede Indenrigsminister som af det ærede Medlem for Densse Amts 1ste Valgkreds (Det. Hansen), at det Tilskud, som det sjællandske Jernbaneselskab skal yde til Anlægget af en Dampfærgesforbindelse over Store Belt, endog skulde være ret rundelig, som den ærede Minister udtalte. Det er nemlig kun en Femtedel af det Hele af det, som Anlægget koster, naar man regner Dampfærgerne med, og saa skal desuden Staten overtage Driften, som der ikke er nogen Sandsynlighed for i og for sig vil betale sig, naar man ikke tager Hensyn til den Fordel, det vil være for den vedkommende Egn, og til den forsøgte Trafik, der kunde tilflyde Jernbanerne. Men det forekommer mig dog ogsaa, at det sjællandske Jernbaneselskab maatte være forpligtet til