

ken Forøgelse af Godstrafiken der kan antages at blive tilveiebragt ved det nye Anlæg. I den Henseende har imidlertid Kommissionen væsentlig erklæret sig fallit. Den siger kun derom, at det lader sig ikke paavise, hvormeget Gods der ved en forbedret Forbindelse over Store Belt vil kunne inddrages under denne Route; den antager, at det vil blive betydeligt, men der gives intet-somhelst Bevis derfor. Jeg tror ogsaa, at der vil blive en noget forøget Trafik, men jeg tvivler i høi Grad om, at Forøgelsen endog paa langt nær vil komme til at svare til de Udgifter, her bringes i Forflag. Ganske vist er Godstrafiken over Store Belt ifølge Kommissionens Betænkning i de senere Aar tiltagen i ganske betydelig Grad, og derpaa bygger Kommissionen sin Mening om den Stigning, der vil finde Sted i Fremtiden, men dertil maa jeg dog bemærke, at den væsentligste Stigning har fundet Sted i det sidste Aar, nemlig i 1873—74, og maa antages væsentlig foranlediget ved de nedsatte Tareter, altsaa ved en Foranledning, som man ikke kan vente vil blive gjentagen. En yderligere Taretnedsættelse vilde vel nemlig vanskelig kunne tilveiebringe forøgede Indtægter. Paa den anden Side er det ikke umærkeligt at se, at Tærbejelen med Kreaturer ingenlunde er tiltagen i samme Grad, tværtimod er den for Hestes Bedkommende næsten gaaet noget tilbage, medens den for Hornkvægs Bedkommende er steget noget. Det forekommer saaledes ikke mig, at der i og for sig med Hensyn til det eneste væsentlige Hensyn, som her kan opstilles, er givet fyldestgjørende Grunde for et Anlæg som dette; i alt Fald maa der i den Henseende kunne ventes mere fyldestgjørende Grunde fra Ministerens Side. Der er imidlertid ved Siden deraf et Forhold, som i og for sig er en hel Del oplysende med Hensyn til selve Anlægget, og det er den Fordeling af Udgifterne imellem Staten og det sjællandske Jernbaneselskab, som er bragt i Forflag. Paa den ene Side af Beltet tilhøre Banerne Staten, paa den anden Side tilhøre de det sjællandske Jernbaneselskab, og man maatte altsaa antage, at den Trafik, som skulde bringes tilveie ved Anlægget af Dampfergen, vilde komme begge disse Institutioner tilgode, om end ikke i samme Grad, saa dog i alt Fald saaledes, at der ikke vilde blive nogen væsentlig Forskjel. Det sjællandske Jernbaneselskab maatte altsaa kunne beregne sig en Indtægtsforøgelse, som svarede til den, Staten kan beregne sig, men dette er saa langt fra at være Tilfældet, at der i Lovforslaget beregnes, at Staten skal tilskyde 1,330,000 Kr., medens det sjællandske Jernbaneselskab skal slippe med 320,000 Kr., hvilket vil sige, at dette Selskab skal tilskyde knapt $\frac{1}{4}$ af Udgifterne; det vil altsaa ses, at Statskassen kommer til at bære den store Broderpart. Jeg skal strax indrømme, at der vistnok er al Grund til, at Staten kommer til at yde noget Mere end det sjællandske

Jernbaneselskab, naar man ser hen til, at Statens Interesse ved et saadant Anlæg ikke alene er knyttet til Spørgsmaalet om den forøgede Indtægt, som kan tilveiebringes for Statsbanerne, men tillige bestaar i overhovedet at fremme Kommunikationsmidlerne i Landet; men fra 1,330,000 Kr. til 320,000 Kr. er der et meget langt Spring. Det sjællandske Jernbaneselskabs Beskyrelse har vistnok en meget god Forstand paa Selskabets Interesse; det vilde vistnok være urigtigt at forudsætte Andet, og jeg tror derfor, at dette Tilskud af 320,000 Kr. omtrent svarer til den Indtægtsforøgelse, som Selskabet venter sig af Anlægget. Det har ganske vist ikke tilbudt at give Mere a Konto til Kommunikationsmidlernes Forbedring i Landet i det Hele taget, men naar man gaar ud fra dette, vil man ogsaa deraf kunne drage en anden Slutning, nemlig den, at der heller ikke for Statens Bedkommende derved kan beregnes nogen væsentlig større Indtægtsforøgelse end den, som svarer til et Tilskud af Noget over 300,000 Kr. Det vil heraf ses, at der for Statens Bedkommende bliver Spørgsmaal om at yde et Tilskud til en Forbedring af Kommunikationsmidlerne paa dette Punkt af ca. 1,000,000 Kr., og jeg kan da ikke Andet end nære Tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at anvende et saa stort Beløb paa Forbedring af et Samferdselsmiddel, der udelukkende er beregnet paa Godstrafik, og hvoraf altsaa Post- og Persontrafiken ingen Fordel vil kunne drage. Jeg kan ikke Andet end i høi Grad tvivle herom, og jeg maa meget ønske, at dette Spørgsmaal gjøres til Gjenstand for en nøie Overveelse, inden Thinget giver sit Samtykke hertil.

Det. Hansens. Naar den ærede sidste Taler erkjendte, at Istransporten over Store Belt er noget abnorm og Noget, som heldigvis i de senere Aar er forekommet undtagelsesvis, og udtalte, at det overhovedet maatte erkjendes, at det er den største Del af Aaret, man ikke har Is, saa tror jeg, at man ogsaa vil kunne paastaa, at det er af større Betydning for hele Trafiken, om man letter Godstrafiken fra Sjælland og Fyen til Sjælland og Kjøbenhavn ved at følge det Forflag, som den ærede Minister er fremkommet med, end hvis man nu med meget stor Betsotning vilde tilveiebringe en Lettelse for Istransporten. Den sidste ærede Taler tog i Virkeligheden storligen fejl, naar han gik ud fra, at Godstrafiken over Storebelt ikke vilde blive forøget i nogen betydelig Grad ved Tilveiebringelse af en Dampferge. Jeg tror tværtimod, at naar der kommer en Dampfergeforbindelse over Storebelt, hvorved altsaa en Omladning af Gods i Nyborg og Korsør kan undgaas, vil Godstransporten fra Fyen og Sjælland, ja fra Slesvig og en Del af Europa blive betydelig større end nu, navnlig til Kjøbenhavn. Den vil vistnok give en