

som gjøre, at en Forbindelse imellem Jernbanen og Havnen her spiller en langt mindre Rolle, end den gjør paa de allerfleste andre Steder. Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa Detaillerne; jeg nævner kun, at dette er Tilfældet. Vi ville snart faae at se, hvilken Betydning en ny Havnebane vil faae, thi den er allerede vedtagen, og de Penge, som gaa med til denne Havnebane, vil Staten ligeledes komme til at udrede. En Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard repræsenterer altsaa — for at jeg skal vende tilbage til mit Thema — adskillige Millioner. Vi komme dernæst til at forlænge den sydsjællandske Bane til Masnø med en Dampfærge til Falster. Den høitærede Indenrigsminister omtalte forleden Dag — jeg tror, det var under Finanslovens 2den Behandling —, hvad disse Anlæg vilde koste, og han nævnte da en meget lav Sum, jeg tror, det var 1 Mill. Kr. Dette tal overraskede mig i høi Grad, thi i Mars 1879 veed jeg, at disse Udgifter ere bleve kalkulerede til  $2\frac{1}{4}$  Mill. Kr., og heri er endda ikke medregnet et Beløb af 150,000 Kr. aarlig, som vilde medgaa til en forbedret Drift paa den sydsjællandske Bane, forsaavidt som en Dampfærge fra Masnø til Falster maatte blive sat i Forbindelse med et Dampskib fra Gjedser til Warnemünde, idet der ikke let kan tænkes en gennemgaaende Trafik med Lydstland uden en væsentlig Udvidelse af Driften paa den sydsjællandske Bane. Men altsaa, et Anlæg paa Masnø, en Dampfærge og en ny Havn ved Drejøved osv. vil repræsentere en Kapital af  $2\frac{1}{4}$  Million Kroner, og disse Anlæg anser jeg for at være omtrent uundværlige, hvad enten der kommer en Gjedser-Warnemündeforbindelse eller ikke, thi jeg tror, at Lolland-Falster og Sjælland have et billigt Krad paa, at de ikke længere blive henviste til den utilfredsstillende Forbindelse, som bestaar i dette Dieblif, og som navnlig i de sidste Vintre have viist sig at være aldeles uhenigtsjvarende. Vi komme dernæst til Dampfergen over Store Belt, hvorom det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgtreds (Scharling) erindrede. Det er en stor Bekostning, hvorom der her er Tale. I 1874 blev den samlede Bekostning kalkuleret til 9 Millioner Kroner, dersom Baner e skulde føres ud til Halsflov og Knudshoved, og dersom hele Forbindelsen skulde foregaa imellem disse to Punkter; men dersom man vilde blive i Korsør og Nyborg og kun benytte Halsflov og Knudshoved ved Vinter tid, saa kunde Udgiften indskrænktes til 6 à 7 Millioner Kr. Det vil imidlertid ses, at der ligeledes her er Tale om meget store Summer. Vi komme da til en Dampfærge over Drefund, thi ogsaa den vil blive anset for at være nødvendig, hvis virkelig en gennemgaaende Trafik af nogen Betydning skulde finde Sted for Godsets Vedkommende med Skandinavien. Hvormange Millioner dette Anlæg vilde repræsentere, veed jeg

ikke; vi skulde have en Jernbane fra Kjøbenhavn til Dragør, en ny Havn ved Dragør samt tillige en Dampfærge, som kunde gaa fra Dragør enten til Malmø, eller til det lille Punkt Limhamn, hvor det tidligere har været under Omtale, at en saadan Forbindelse skulde etableres. Alt dette vilde igjen komme til at koste adskillige Millioner. Dernæst komme vi til de forskjellige Baneforretninger, som ogsaa vilde blive forlangte. En Bane fra Næstved til Slagelse har længe staaet paa Dagsordenen, og en Bane fra Slagelse til Lyderup ligesaa. Fremdeles forlanges der en Bane fra Lyderup til Odden eller til Nykjøbing i Odsherred, en Bane, som minder mig lidt om afskøde Hages Forslag til en Vængdebane paa Lange-land. Der var allerede forleden Tale om en Bane fra Gredsted til Gilleleie, og det spænd vi endnu have kjøbt Hillerød—Gredstedbanen. Der er ogsaa anstillet Underfølgelse om en Bane paa Næsnaes, en Bane, som dog neppe kan have Betydning for Næsnaes selv, men som nærmest maa antages at sigte til en ny Forbindelse med Syl-land. Endelig er der med fuld Føie gjort opmærksom paa, at der trænges til en Forbindelse over Præstø til Kallehave og fra Kallehave til Møen, som jo ligeledes nu er mindre heldig stillet, og Fraverelsen af vor ærede Kollega fra Møen (Bojssen) bør ikke bringe os til at glemme dette. Dette er altsaa de nye Anlæg, hvorom der er alt nu Tale. Fremdeles have vi idag hørt af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgtreds (Scharling), at man forlanger en Lagnedsættelse paa de sjællandske Baner, idet det ærede Medlem udtalte, at der var stor Forskjel imellem Lagnen for Statsbanerne og Lagnen for de sjællandske Baner (Scharling: En lille Forskjel). I de Exempler, som det ærede Medlem har anført i sin Artikel i „National-økonomist Tidsskrift“, ere Forskjellighederne ikke saa smaa; det er temmelig store Forskjelligheder, som der nævnes, i alt Tald synes jeg ikke, at man kan kalde dem saa ganske smaa. Naar f. Ex. Lagnen for Befordring af Gods for hver af de første 4 Mil paa Statsbanerne, foruden den konstante Størrelse, er 1 Kr. 5 Ø. pr. 12,000 Pd., medens den paa de sjællandske Baner er 1 Kr. 60 Ø. pr. 9,000 Pd., da er dette en ikke ringe Forskjel. Og jo større Forskjellen er, desto bekvemligere vil det blive at gennemføre disse Lagnedsættelser paa de sjællandske Baner. Jeg har nu hørt Sagtyndige bestride, at der findes en saadan Forskjel. Jeg har hørt paastaa, at, skjøndt der ganske vist kan udpeges enkelte Exempler paa, at den ene Bane er dyrere end den anden, saa er dog i det Hele og Store Prisene gennemsnitlig ens; men dersom der er Forskjel tilfede, saa vil man forlange en Nedsettelse til de lavere Lagner. Og fremdeles vil man forlange nye Løg paa de sjællandske Baner, navnlig da de altid kostbare Natto. Vi maa altsaa gjøre os klart, at i det Dieblif, Staten kommer i