

det, som Anlægget havde kostet, nemlig saaledes som det, der blev betalt for Alttierne, 125 Kr. for 100, Men det er ikke Tilfældet; der var, som det vil erindres, de større Privatretter, saan i Banen af 13—14 Millioner Kr., og der er ikke betalt mere end det nominelle Beløb, som dette saan lod paa, og bliver ikke betalt mere. Altsaa, naar det foredeles paa en rigtig Maade, vil Gjennemsnitsudgiften til disse Anlæg pr. Mil naae op til 850,000 Kr. Dette beviser jo egentlig ikke Meget lige overfor min Paastand om Udgifterne ved Anlægget af Banen fra Kjøbenhavn til Korsør, men jeg antager, at Enhver, der har en lille Smule Kjendskab til Jernbaneanlæg, vil erkjende, dels at den sydsjællandske Bane er bygget noget lettere og billigere end Hovedbanen, og at navnlig den nordvestsjællandske Bane og Banen til Frederiksbund er bygget betydelig lettere og billigere end Hovedbanen fra Kjøbenhavn til Korsør, de have langt fra kostet saa meget som denne. Dertil kommer, at der paa hele Strækningen mellem Kjøbenhavn og Roskilde tillige er Dobbeltspor. Jeg er overbevist om, at naar alle Udgifter regnes med, har denne Banestækning i Virkeligheden kostet over 1 Million Kr. pr. Mil, saa at min Sammenligning med Udgifterne til Overfarten over Store Belt i den Henseende maa være fuldstændig rigtig. Det ærede Medlem anførte tillige, at det var en Feil at tro, at Dampskibene kunde passere Beltet til enhver Tid i stærke Isvintre; det kunde de ikke. Jeg skal i den Anledning tillade mig at henvise til, at den Vinter, som jeg nærmest anstillede mine Betragtninger over, var Vinteren 1881, og det kan ikke nægtes, at det var baade en streng og en langvarig Vinter. Der var den Gang saa god Veilighed til at faae prøvet, hvad Isbrydere formaa, som nogeninde kan gives. Jeg havde den Gang Veilighed til at passere Store Belt nogle Gange under Istransporten og havde Veilighed til at konferere med andre Mænd, der ligeledes havde passeret det under Istransport, deriblandt fremragende Teknikere, og vi vare Alle sammen enige om, at dersom man havde haft saa gode Isbrydere som dem, vi nu have, i Forbindelse med Moler, der mundede ud udenfor Landisen, saa vilde de Dage, da man ikke kunde passere Beltet, have indskrænket sig til yderst saa, og man vilde ikke alene have kunnet befordre Passagerer paa tilfredsstillende Maade, men tillige den væsentligste Del af Godstrafikken, navnlig det Gods, der i Forhold til sin Værdi ikke tager for megen Plads. Det ærede Medlem ubtalte, at Dampfærgen burde anlægges ved Hålfsv

og Knudshoved i Stedet for ved Korsør og Nyborg. Jeg ser ikke, at der vilde opnaaes noget som helst af Betydning derved, hvorimod jeg antager, at det, selv om man strax var gaaet dertil, vilde have medført betydelig større Udgifter. Hvad Isforholdene angaar, maa Havne, hvad enten de ligge ved Knudshoved eller Hålfsv, anlægges saaledes, at der er fuldstændig Læ deri; thi ellers ville Dampfærgerne ikke kunne anløbe dem, da de ville fryse til, saa snart det bliver Frost. Der er kun den Forskjel, at Seiladsen mellem Hålfsv og Knudshoved er en Mil kortere end mellem Korsør og Nyborg, og derved vil indvindes de saa Minuter, som Jernbanetogene kjøre hurtigere, end Dampfærgerne seile. Det vil imidlertid være uden Betydning ved de nuværende Dampfærger, der have en stor Maffinraft og seile overordentlig hurtig. De kunne seile fuldt saa hurtig som endog de bedste Postdampskibe, og de ere saa gode Søskibe, at et Kvarters længere Ophold paa Søen ikke vil have nogen som helst Betydning; thi hvem der ikke har særlig Anlæg til Søsyge vil aldeles ikke kunne mærke Overfarten paa Store Belt, selv om der er nok saa stærk Sogang. Endnu maa det maaske være mig tilladt at omtale en lille Ulempe, som efter mit Skjøn er til Stede ved Driften af Dampfærgerne i Forbindelse med Jernbanerne, og som vistnok væsentlig hidrører fra, at Jernbanerne henhøre under to særskilte Bestyrelser. Man er jo nu i det Tilfælde, at naar man rejser med Natiltogene enten herfra eller fra den anden Side hertil, maa man vente paa, at den lokale Del af Personerne og Godset ere expederede. Passagerer og Gods, der skulle til Kiel, expederes først paa Korsør Station, og saa bækker man tilbage og kommer omsider over til Dampfærgesporet for at gaa over; paa samme Maade er Forholdet ordnet ved Nyborg. Jeg er overbevist om, at dersom det Hele var under een Vedelse, vilde denne Ulempe blive hævet, og derved vilde der efter mit Skjøn vindes mindst  $\frac{1}{2}$  Time for Overfarten over Store Belt. Det vilde have en ikke ringe Betydning, især da der, som det nu blev antydet af den høitærede Minister, bliver fra tydfst Side gjort Fordring paa, at vi skulle føre vore Jernbanetog hurtigere igjennem baade her paa Derne og i Sjælland. Jeg haaber derfor, at det Lovforslag om en midlertid Ordning af Statsbanernes Bestyrelse, der er til Forhandling i det ærede Finantsudvalg, snart maa blive fremmet; thi efter min Mening er det paatrængende nødvendigt at faae den nuværende Bestyrelsesform forandret.