

blive Lejlighed dertil. Jeg slutter med at udtale Haabet om, at saavel den højtærede Finansminister som Finansudvalget vil tage mine Udtalelser under ret velvillig Overvejelse.

R. Nielsen (Præstø Amts 4de Valgkreds): Jeg skal her udtale min Tak til den højtærede Minister og det høje Finansudvalg for deres Stilling til Forslaget om en Bevilling til en Havn ved Kallehave. Saa vidt mig bekendt blev der for nogle Aar siden indgivet et Andragende om at faa denne Havn. Det var underskrevet af Egnens Beboere, dels Landmænd, dels Fiskere, men tillige ogsaa af Skippere og Fiskere fra de omliggende Øer, saaledes fra Baagø og Møen, fra Sydfyn og ogsaa fra det sydlige Jylland, hvilket viser, at denne Havn ikke blot vil faa Betydning for Omegnens Beboere, men ogsaa derudover. Størst Betydning har den naturligvis for Egnen, da der dernede findes en stor Fiskerbefolkning. Som den ærede Ordfører alt bemærkede, bliver der ilandbragt Fisk for en Sum af omtrent 100,000 Kr. dernede, hvad der ikke har saa liden Betydning. Men tillige har denne Havn ogsaa en agrarisk Interesse, idet der paa Egnen bliver dyrket Sukkerroer, som blive udskibede derfra og sendte over til Møens Sukkerfabrik. Den vil faa særlig Betydning i stærke Isvintre, da Sundet dernede er smalt, og der ingen Steder er, hvor de kunne lægge op med deres Baade. Jeg vil derfor bede den ærede Trafikminister stille sig velvillig overfor denne Havn, saa at den maa blive optagen paa Finansloven ved 3die Behandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Hage): I Betænkningen under Nr. 19 er der nævnt en Række Spørgsmaal, som have været Genstand for Forhandling mellem Finansudvalget og mig.

Først er der opført Spørgsmaalet om Besparelse i Administrationen af Kystbanens Drift. I den Anledning skal jeg oplyse, at Kystbanen er den Jernbanestrækning, paa hvilken der i de sidste 2 Aar ganske særlig er sket betydelige Indskrænkninger i Henseende til Toggang. I Sommeren 1902 blev der inddraget 3 Tog i hver Retning mellem Østerbro og Rungsted, og ved Vinterkøreplanen skete der en lignende Indskrænkning, ligesom ogsaa paa Strækningen København—Holte. Hvad man imidlertid har fæstet sin Opmærksomhed paa, er, at i Sommeren 1903 har man i 2 Maanedre, Juli og August, til en Prøve

haft løbende et særligt Eksprestog mellem København og Helsingør. Med Hensyn til det finansielle Resultat af dette Tog kan jeg kun sige, at sidste Sommers Vejrforhold vare meget ugunstige, og at det ganske vist ikke kan paastaas, at dette Tog har bragt en tilsvarende forøget Trafik til Banen. Men paa den anden Side forekommer det mig, at dette Prøvetog kunde der være Anledning til at fastholde, i alt Fald een Sommer til for at se, om det ikke skulde komme til at virke efter sin Bestemmelse. I det store og hele er der netop paa Kystbanen gennemført væsentlige Besparelser i Toggangen, og samtidig er Trafikken stegen, saa der er neppe Tvivl om, at det finansielle Resultat, hvis man vil gøre et særligt Regnskab herfor op — hvad der er en vidtløftig og indviklet Historie — ikke vil vise sig ugunstigt, navnlig naar de ny Takster komme til fuldt ud at virke.

Dernæst komme vi til Spørgsmaalet om den Betaling, som kræves for Plads i Sovevaggoner. Der er, saa vidt jeg forstod den ærede Ordfører, herved sigtet til den Betaling, som kræves paa Routerne Berlin—København og Altona—København. Jeg skal oplyse, at de Sovevaggoner, som gaa paa disse to Strækninger, tilhøre ikke de danske Statsbaner. Paa Strækningen Berlin—København er der truffet et Arrangement med det store bekendte internationale Sovevognsselskab, og paa Strækningen Altona—København gaar der Sovevogne, som tilhøre de preussiske Statsbaner. Paa begge disse Linier er Ordningen den, at de danske Statsbaner levere Trækraften og oppebære af hver Passager den ordinære Betaling for en Billet, hvorimod det Tillæg, som opkræves for Befordringen i Sovevogn, tilfalder Ejeren af Vognen, og dette er den eneste Betaling, han har for at stille Vognen til Disposition og for at bære Forrentning, Vedligeholdelse og Amortisation. Der er ingen Grund til at antage, at dette Arrangement skulde være ugunstigt for Statsbanerne, navnlig da det viser sig, at Sovevognene ere godt benyttede, saa at der kan blive Tale om mulig at maatte sætte flere saadanne Vogne i Gang. Med Hensyn til Routen Berlin—København maa jeg tilføje, at Overenskomsten ikke blot vedrører de danske Statsbaner, men ogsaa de mecklenburgske og preussiske Baner, og at denne Overenskomst mellem samtlige Baner paa den ene Side og det internationale Selskab paa den anden Side er afsluttet paa 10 Aar.