

baneselskab vil gaae ind derpaa, saa kan Ministeren gaae ind paa en saadan Banes Anlæg i Stedet for den, der skulde lægges over Børrup eller Ringsted, og, ville Andre gaae ind derpaa, saa kan man give Concessionen til dem. Men vi kunne ikke gaae saa vidt som Fleertallet, der siger: Vi ville give Garanti for den halve Anlægscapital, og endvidere til at forære en eller anden Concessions søger Banestrækningen fra Kjøbenhavn til Vigerslev. Vi driste os ikke til at bestemme Meningen af Forordningen 5te Marts 1845 § 20 og den Lov, der slutter sig dertil, Loven af 13de Marts 1863 § 2, hvor der er en Bestemmelse om en Forandring af den daværende sjællandske Banegaard til den nuværende. Efter denne Bestemmelse kan ganske vist det Terrain, som det sjællandske Jernbaneselskab havde, overlades til Staten og uden Vederslag gaae over til Statens Besiddelse, men hvorvidt det kan overdrages til et privat Jernbaneselskab er et andet Spørgsmaal, som jeg idetmindste ikke drister mig til at have nogen afgjørende Mening om. Jeg har nu anført den væsentligste Forskjel mellem Mindretallet og Fleertallet. Jeg maa dog tilføje, at Fleertallet gaaer saa hyderligt, at det ikke vil give det sjællandske Jernbaneselskab nogen Forlængelse af Concession, selv om det gaaer over Derne, naar det ikke absolut gaaer over Njæge. Saa vidt gaaer det i denne Forhøjhed for den østlige Bane. Der er et Mindretal, som gaaer endnu et Skridt videre. Jeg skal kun omtale ham med nogle faa Ord. Det er det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgfreds (Winther), jeg troer ikke, at han er tilstede. Han har sluttet sig subsidiairt til Fleertallet med en høist mærkværdig Motivering. Han taler om, at det rette Tidspunkt til ved Statens Medvirkning at anlægge Baner i denne Deel af Landet ikke er kommet, saalænge det krønkelfeste Project opretholdes med Udsigt til Virkeliggjørelse, og han taler noget om at fuldføre Forbindelsesbanen imellem den jydskke Tverbane og den jydsk-sjænske Jernbane. Det er mig meget uforstaaeligt, hvilken Forbindelse der er imellem disse Baner; men det skal jeg overlade det ærede Medlem nærmere at forklare.

Efterat jeg nu har søgt at fremstille For-

ffjellen mellem Mindretallet og Fleertallet, skal jeg tillade mig at dvæle noget ved det Hovedpunkt, som det ærede Fleertal har gjort gjældende. Det er den gjennemgaaende Trafik. Den gjennemgaaende Trafik har under vore Forhandlinger om denne Sag spillet en meget stor Rolle; det er altsaa vigtigt at gjøre os klart, hvad Betydning den gjennemgaaende Trafik har, og dernæst, hvorledes den gjennemgaaende Trafik vil befordres fortrinnsvis ved Fleertallets Forslag fremfor Mindretallets eller overhovedet ved en Bane som den her foreslaaede fremfor ved de nu bestaaende Baner. Det vil maaskee overraske de ærede Medlemmer, at den gjennemgaaende Trafik, der hidtil har bestaaet, og som ganske vist ikke har havt navnlig Sverrig med sig i den Udstrækning, man har tænkt sig, er betydeligt aftagen, efterat vi have mistet Hertugdømmerne, og at den ingenlunde spiller den Rolle, som vistnok Mange antage. Jeg har søgt Oplysninger derom, og det viser sig da, at, medens der i 1862 ad Veien Korsør-Niel-Lübeck er blevet befordret til og fra Sjælland 21,903 Personer og i 1863 28,484 Personer, er der ikke blot i Krigsaaret, hvad der er en Selvfølge, kun befordret Saa, nemlig 2,664 Personer, men i 1865 saldt Beløbet af det Antal Personer, der have benyttet den gjennemgaaende Vej, til 10,903 Personer, og i 1866 gaaer det ikke op til et høiere Tal end 13,078 Personer. Det er altsaa det hele Antal, der er Spørgsmaal om, nemlig det i 1866 befordrede Antal af 13,078, der er befordret gjennemgaaende med Jernbaner og Dampbaade ad Veien Korsør-Niel-Lübeck. Hvad Gods angaaer, stiller det sig saaledes, at, medens der i 1863 blev befordret 78,420 Centner, og det i Krigsaaret holdt sig nogenlunde paa samme Standpunkt, idet det var 74,548 Centner, saldt det i 1865 til 67,577 Centner, og i 1866 til 66,437 Centner. Man vil deraf see, at den saakaldte gjennemgaaende Trafik, som vi nu have, ikke er af nogen stor Betydning. Jeg skal bemærke, at jeg har ikke været istand til at erholde nogen Oplysning om, hvormange Personer der gaaer fra Malmø til Thyssland, men for Jstad Dampskibe har jeg erholdt Gjennemsnitsantallet: det er ikke Mere end 10 Reisende, der i