

Det forekommer mig imidlertid, at den Erfaring, som vi allerede have om Jernbanedriften her i Landet, fuldstændig modsiges denne Betragtningss Rigtighed. Uden at ville indlade mig paa at fælde nogen Dom, om det var rigtigt, da man bestemte sig til Anlægget af Jernbanen gjennem Sylland, at lægge denne Bane langs Østfyften istedetfor midt igjennem Landet, saa troer jeg dog at kunne paavise det som en uimodsigelig Kjendsgjerning, at skjøndt Banen gjennem Sylland nu er ført fra Havneby til Havneby Østfyften igjennem, er dog netop Godstrafiken paa dette Stykke Bane meget levende og meget større end paa det Stykke Bane, som fører gjennem Midten, gjennem den magre Deel af Landet. Det er vistnok vel ogsaa noget for tidlig, at drage en Slutning fra en Sammenligning, mellem Trafiken paa den første Maaneder siden aabnede Forbindelsesvei mellem Kjøbenhavn og Aarhus ad Jernbanen og den Trafik, som nu bestaaer mellem Aarhus og Korsør, og jeg indrømmer, at det er for tidlig endnu, at ville dømme om, hvorvidt en Jernbane ad den ikke ubetydelige Omvei over Thyen kan concurrere med den kortere Dampskibsforbindelse mellem Aarhus og Korsør. Men dersom de Anthyndinger i saa Henseende, som ganske vist allerede ere tilstede, ville holde Stik, saa vil Jernbanen, trods den betydelige Omvei, berøve Dampskibsforbindelsen en saa stor Deel af den Trafik, som den hidtil har havt, at jeg tvivler om, at Dampskibsforbindelsen mellem Korsør og Aarhus i Længden vil være et rentabelt Foretagende, idet den med Hensyn til Persontrafiken har en meget farlig Concurrent i Jernbanen og med Hensyn til Transporten af det svære Gods har en ikke mindre farlig Concurrent i den directe Dampskibsforbindelse mellem Aarhus og Kjøbenhavn. Men forholder dette sig saaledes, eller, rettere sagt, skulde Erfaringen stadfæste, hvad jeg her jo kun kan udtale som en Formodning, nemlig at Jernbanen paa den ene Side og den directe Dampskibsforbindelse mellem Sylland og Kjøbenhavn paa den anden Side ville tage en meget væsentlig Deel af Gods- og Persontrafiken bort fra Linien Korsør-Aarhus, saa troer jeg ikke, at man

vil kunne gjøre Regning paa, at den gjen-nemgaaende Trafik — det være sig over Aarhus til Korsør eller til Kallundborg — vil blive af en saadan Betydning, at det paa Grund deraf skulde kunne betale sig at lægge en Jernbane, hvor et Jernbaneanlæg ellers overhovedet ikke var fornuftigt. Jeg er imidlertid for mit Bedkommende overbevist om, at endog uden Hensyn til Forbindelsen med Sylland over Kallundborg vil et Jernbaneanlæg gjennem det nordvestlige Sjælland og endogsaa strækkende sig til det yderste Punkt, Kallundborg, være fornuftigt, og jeg maa derfor gjentagende anbefale Thinget nærværende Lovforslag, hvilket jeg haaber væsentlig vil bidrage til Udviklingen af Communicationsmidlerne her i Landet. Naar den i Lovforslaget omtalte Bane kommer til de allerede i Love og Concessioner fastslaaede, vil Mileantallet af Jernbaner i Danmark komme meget nær op til det Mileantal af Hovedlandeveis, som vi vare i Besiddelse af, dengang den nye Veilov lagde Hovedlandeveienes Bestyrelse over til Amterne.

Melchior: Maa jeg bede om Ordet for en kort Bemærkning.

Formanden: Den 5te Landssthingsmand for 1ste Kreds har Ordet for en kort Bemærkning.

Melchior: Jeg er bleven gjort opmærksom paa, at jeg skal have sagt, at Staten aldeles ikke paatog sig nogen Risiko, naar Andre end det sjællandske Jernbaneselskab overtog Bygningen af den her foreslaaede Bane. Jeg har i alt Fald ikke villet sige dette ligefrem, idet Lovforslaget jo bestemmer, at Staten i saa Fald skal paatage sig en Rentegaranti af 2 pCt. Men jeg har rigtigtmeent, at naar Capitalister gave Penge for at bygge en saadan Bane, gjorde de det ikke for kun at faae 2 pCt. af samme, og at man altsaa kunde være vis paa, at der deri, at Capitalister gave Penge dertil, laa et Bevis for, at der ikke kunde være nogen Risiko for Staten forbunden med, at den garanterede 2 pCt. Da jeg kun har faaet Ordet for en kort Bemærkning, skal jeg indskrænke mig hertil.