

erede Finantsminister henviste det erede Medlem til, at, naar de Udgifter, som den forøgede Militærstyrke androg, ikke vare opførte paa Finantsloven, saa var det selvfølgelig, at de vare opførte paa Koloniernes Budget, aa er det jo en Forklaring, som i Diebliffet maa anses for temmelig fyldestgørende. Men tænker man paa, at Kolonialkassen arbejder med en stadig Underbalance, saa kommer det Spørgsmaal igjen om, hvorledes den Underbalance dækkes, som fremkommer ved denne forøgede Militærstyrke, hvortil Udgifterne ere opførte paa Budgettet. Bliver der gjort Laan, eller bliver der udbetalt af Kassebeholdningen, eller hvoraf dækkes denne Underbalance? Det er jo dog ikke nok, at Regnskabet opføres paa Koloniernes Budget; thi det er jo en given Ting, at Udgifter ere Udgifter og maa tages af Kassen. Man er altsaa trods den høitærede Finantsministers Erklæring ikke klar over, hvorledes disse Udgifter, selv om de staa opførte paa Budgettet, virkelig udbredes, da det er en Kjendsgjerning, at Kolonialkassen stadig arbejder med Underbalance. Det høie Ministerium sendte som bekendt en Kommission over i 1878, men jeg beklager, at det just ikke synes, som om Regjeringen havde skænket denne Kommissions Arbejder saa fuldstændig Opmærksomhed som ønskeligt. Et af de vigtigste Spørgsmaal, som Kommissionen har befattet sig med, forekommer mig at være Skatte-spørgsmaalet. Kommissionen har paavist, hvorledes man vil kunne finde nye Skatteobjekter. Jeg tror, at man ved at følge den af Kommissionen anvisede Vej vil kunne føre de vestindiske-finantfelle Forhold ind i et faadant Spor, at der kunde blive Balance, og allerstærkest, naar man ser rigtigt paa det militære Spørgsmaal, hvor liden Grund der er til at forøge Udgifterne; thi der er dog ingen Grund for os til, fordi der er begaaet en Feiltagelse fra Koloniernes Overbestyrelses Side, at drage et Slør over denne Feiltagelse ved at offre saa store Beløb aarlig af Statskassen til en forøget Militærstyrke derovre. — Det tredje og sidste Spørgsmaal, jeg skal omtale, er den forlangte Bevilling til en Dampferge over Oddefund. Jeg skal ikke med absolut Sikkerhed afgjøre, hvad der kan være rigtigt eller ikke rigtigt, men det forekommer mig dog, at det er et Spørgsmaal, man maa være noget varsomt med, naar man tænker paa, at Banen fra Oddefund til Thisted ikke er beregnet til nogen stor Indtægt pr. Banemil. Naar man betænker, at den kun har den ene Kjøbstad og egentlig intet stort Opland, er det dog et Spørgsmaal, om de forøgede Udgifter, som Dampfergeforbindelsen vil medføre ud over, hvad det vil koste at sætte et almindeligt Dampstib i Gang, ville kunne forsvares. Jeg tror, det er et Spørgsmaal, som man maa undersøge den allerførste Overveielse; derimod maa det vistnok antages som givet, nu iær efter at Staten har faaet de sjællandske Baner, at man kommer til at anlægge

en Dampfergeforbindelse over Store Belt og ligeledes over Bellet mellem Masnedfund og Falster. Den høitærede Minister sagde til det erede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling), at han fandt ikke, at Forholdene ved Masnedfund kunde paralleliseres med Forholdene ved Oddefund, fordi den lolland-falsterste Jernbane eiedes af et privat Selskab. Men jeg synes dog, at vil man drage en Parallel mellem disse 2 Forhold, kommer man til at stille Forholdet ved Masnedfund som Nr. 1, det, der betaler sig bedst for Staten. Selv om det nemlig er et privat Selskab, der eier de lolland-falsterste Baner, maa man dog huske paa, at Staten garanterer dette Selskab og altsaa har en vis Del deri. Man maa ogsaa huske paa, at ligesom Staten nu har kjøbt de sjællandske Jernbaner, har den jo ogsaa Kjøbret til de lolland-falsterste Baner; og skulde der være Tale om Kjøb af Baner, tør man dog vistnok sige, at Staten paa Grund af sit Forhold til de lolland-falsterste Baner maa stille Kjøbet af dem i første Række. Selv om man imidlertid ser bort fra at disse Baner i en nær Fremtid kunne blive Statens Eiendom eller maa blive det, saa vilde en Dampfergeforbindelse mellem Dreghoved og Masnedfund have saa stor Betydning for Staten, der jo nu er kommen til at eie de sjællandske Jernbaner, at jeg tror, der er al Grund til at foretrække og fremskynde den saa meget som muligt, thi Sagen er jo den, at der derved vilde blive tilkjøbt den sjællandske Jernbane en meget forøget Godstrafik. Godstrafikken fra Lolland-Falster gaar jo nu for en stor Del med Dampstibsforbindelse fra Nakskov, Bandholm, Nykjøbing og Stubbejøbing til Kjøbenhavn, men bliver man fri for Omladning ved Dreghoved, og en Dampferge kommer istand, saa er det en Selvsølge, at Godstrafikken nærmest vilde søge den Vej til stor Fordel for den sjællandske Jernbane. Jeg vilde derfor ønske, at dette Spørgsmaal ikke maatte blive udsat længe, og jeg haaber det, saavidt som jo den høitærede Indenrigsminister ifjor erklærede, at Spørgsmaalet var under Overveielse, og at han kun ventede paa Afslutning af Kjøbet af de sjællandske Jernbaner for at komme til at fremsætte et Lovforslag om en Dampfergeforbindelse fra Masnedfund til Dreghoved. — Turde jeg med det Samme erindre om, at isald der i en nær Fremtid kunde blive Tale om Kjøbet af de lolland-falsterste Baner, da vilde det vistnok have meget stor Interesse for Beboerne i hele Provindsen, idet navnlig den vestlige Del af Lolland er meget uheldig stillet under de vilkaar, som det lolland-falsterste Jernbaneselskab har sat for Driften af Banen. Det er nemlig ikke muligt at reise fra Nakskov til Kjøbenhavn i en Forretningsreise, uden at man skal bruge tre Dage dertil. Dette vilde kunne forbedres, dersom man kunde faae to gennemgaaende Tog, hvad der vistnok vilde være meget let, idet der gaar et Tog