

faa meget tidligere, end som de nu faae det. Hele Forøgelsen af Driftsudgifterne vilde saaledes blive, at der kom til at gaa et Tog mere paa Strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg — ca. 7 Mil —, og det vilde høist medføre en Udgift af 10 til 12,000 Kr. aarlig, hvilken man dog tør antage vil dækkes ved den forøgede Trafik, som vil opnaas paa Banen. Det forekommer mig derfor, at Jernbanedirektøren har været mere afvisende overfor dette Spørgsmaal, end det i og for sig er rigtigt, og jeg er tilbøielig til at antage, at det ved nærmere Overveielse vil vise sig, at der kan gjøres en meget betydelig Del til Fordel for disse Egne til at imødekomme deres Duffer, uden at det medfører væsentlig forøgede Udgifter. Naar det i samme Skrivelse er anført, at Bestjylland er, hvad Post-, Person- og Godsbeordring angaar, saa vel tøjent, som det kan ønskes, turde det være tvivlsomt, og jeg tror her at have paavist, at der er ikke uvæsentlige Ulemper forbundet med den Forbindelse, der er baade sydfra og østfra. Det er dog en hel Vandśdel, der ligger der, og det er en meget lang Jernbanestrækning, en Strækning af henved 30 Mil i det Hele. At det skulde betragtes som en ren Lokalbane, kan jeg ikke tro bør være Meningen, og at det skulde være ugjortligt at faae Forbedring indført i disse Forhold, kan jeg heller ikke antage. Det er langt fra saaledes, at de Vedkommende have tænkt sig, at der skulde lægges et Par nye Tog ind, men de have tænkt sig, at der skulde ske en Forandring i Afgangstiden for de bestaaende Tog. Naar det anføres i Skrivelsen, at det ved en grafsk Overfigt er vist, hvor uheldig Indtægter og Udgifter stille sig overfor hinanden med Hensyn til Vestbanen, da har jeg ikke set denne Overfigt og kan derfor ikke anføre Noget imod den, men jeg antager dog, at, dersom man regner Driftsudgifterne gjennemsnitlig lige saa høit for Vestbanen som for Østbanen, gaar man Vestbanen for nær, idet hverken Anlægget eller Driften naaer saa høit op for Vestbanen, hvor der gaar 3 og paa sine Steder 4 Tog daglig, hvorimod der paa Østbanen gaar 5 à 6 Tog daglig, og det meget svære Tog tilligemed 3 Tog, som ere kostbare at føre frem. Jeg vil derfor tillade mig endnu en Gang at henstille dette Spørgsmaal til den høitærede Ministers velvillige Overveielse. Det har meget stor Betydning, ikke blot for en enkelt Egn, men for store Strækninger af den Del af Sylland, jeg her har tilladt mig at nævne.

Det maatte maaffe være mig tilladt at fremkomme endnu med en enkelt Bemærkning

angaaende de nye Taxter for gennemgaaende Gods paa Jernbanerne, som, saavidt jeg veed, ere traadte i Kraft fra sidste 1ste Januar. Ved Anlægget af Dampfærgesforbindelsen over Store Belt gif man ud fra, og jeg var virkelig ogsaa af den Tro, at denne Forbindelse vilde medføre, at den gennemgaaende Godstrafik kunde blive noget billigere, end den hidtil havde været; dette synes imidlertid, efter hvad der er kommet til min Kundskab, ikke at have bekræftet sig. Det synes nemlig, som om de gennemgaaende Godstaxter nu ved de nye Taxtbestemmelser ere blevne en Del højere, end de vare tidligere, og særlig skal Transportomkostningerne for Fisk være blevne forøgede omtrent til det Dobbelte. Det forekommer mig ikke at være rigtigt. Den eneste Grund, jeg har kunnet søge dertil, er den uheldige Omstændighed, at Statsbanerne drives i to særskilte Afdelinger hver for sig, den ene øst for, den anden vest for Store Belt; thi jeg tror, at dersom de havde været underlagte en fælles Bestyrelse, saa vilde dette ikke have været indruffet, albenstund at der paa de jydsk Statsbaner tages meget Hensyn til Transporten navnlig af Fisk, som jo har en meget stor Betydning, fordi der jo transporteres betydelige Masser deraf til Thydfland. Men det samme Hensyn, der gjør sig gjældende der, burde efter min Mening ogsaa have gjort sig gjældende mellem Sylland og Øerne, navnlig Rjbenhavn, hvor ogsaa Fisken er et Fødemiddel, der har sin Betydning. Efter hvad man har meddelt mig, koster et Hund Fisk at transportereovre fra Limfjorden og hertil 2½ Ore. Det vil altsaa ses, at paa de grove Fiskearter, f. Ex. Vesterhavsfisk, er det et saa betydeligt Tillæg til Prisen, at denne Fisk vanskeligt kan sendes herover, uagtet den er et meget godt Fødemiddel; den maa nu udelukkende gaa til Thydfland. Det er ganske sikkert, at ved Dampfærgen over Store Belt have vi faaet Transportmidler her, som ere en Del kostbarere end de gamle smaa og man kan næsten sige elendige Dampskibe, som vare aldeles utilstrækkelige til at besørge Trafikken; men det var dog Noget, jeg antog, der laa i Tiden, at man ikke kunde have blevet ved at benytte disse Midler; man maatte nødvendig have anskaffet sig større og mere tidssvarende Dampskibe ogsaa til denne Rute, og enten man anskaffer Dampskibe eller Dampfærger, vil det være ens. Ganske vist ere Dampfærgerne ikke billige, men jeg tror, at man overvurderer Kostbarheden derved. Lad os tage et Exempel. Var Sjælland landfast med Fyn, vilde man intet Dieblit have betænkt sig paa at anlægge en Jernbane fra Korsør til Nyborg; og efter