

hele Vintre, hvor det ikke finder Sted, og det er ophøst ved et interessant statistisk Arbejde fra Postvæsenets Side, at ved den blotte Indførelse af Dampskibe er det Dagantal, hvor Sisforholdene have luffet Væltet for Færgesarten, gaaet ned til det Halve — hvis jeg ikke husker feil, er Gjennemsnitstallet af de Dage, hvor Færgesarten har været standset eller hindret ved Sisforholdene, derved reduceret fra 36 til 18 — og naar saa smaa og svage Skibe af Træ have kunnet udrette dette, ville de Dampskibe, der ere indrettede særligt til denne Fart, vistnok kunne give et ganske andet Resultat. Til Planen hører desuden en lille Dampbaad, der er særligt indrettet paa at skære Isen. I Sverrig gaaer der en saadan Dampbaad mellem Fastlandet og Gulland, altsaa gennem det Farvand, hvor hele Bismassen fra de store Bugter, f. Ex. den botniske Bugt, passerer igjennem, og i hele fire paa hinanden følgende Aar har Færgesarten, der ikke været stoppet; Skibet er kun til sine Tider kommet noget senere, naar det har maattet krydse mellem store Bismasser eller gaae gennem en tynd, men fast Bismasse — og det har i den Grad staaet sin Prøve, at man agter at indføre saadanne Skibe paa Ferstbandsførerne i Sverrig, hvilke baade paa Grund af deres nordligere Beliggenhed og Ferstbandsforholdene i det Hele taget ganske anderledes ere ubatte for at krydse til end Væltene her. Det maa ogsaa tages i Betragtning, at, naar Jernbaneshystemet gaaer godt hele Aaret igjennem, har det Mindre at sige, om det hviler nogle enkelte Dage om Vinteren, en Tid, hvor der vel at mærke ikke befordres Varer eller Personer af nogen Betydning.

Den anden Bemærkning, jeg skal gjøre, og som efter min Mening maa sjerne enhver Betænkelse med Hensyn til Valget af Stedet for Overtarten ved Lillebælt, er den, at, kan man passere Storebælt, kan man ogsaa passere Lillebælt, og kan man ikke passere Storebælt, er det med al Afgøelse for det Bidrag, Fyen kan give en Jernbane, men som dog i Sisvintre ikke vil være stort, ligegyldigt, hvorledes det gaaer ved Lillebælt. Jeg gjentager: Sisforholdene ere en Undtagelse og kunne allerede ved de Dampskibe, man har, reduceres til me-

get Lidet; i Lillebælt have de Intet at sige, naar man tager Hensyn til Storebælt; de ere der uden praktisk Betydning, naar de i Storebælt ikke kunne overvindes, og jeg troer derfor, det er uheldigt eller uberettiget at støtte altfor mange Argumenter paa Sisforholdene.

Naar den ærede Rigsdagsmand htrede, at man ikke kunde tillægge det stor Vægt, at en Udsættelse af Sagen vilde medføre, at Arbejdet paa en Deel af Banelinien maatte standses, kan jeg ikke finde dette berettiget. Ingen vil nemlig kunne fortænke mig i, at jeg, naar jeg har den faste Overbeviisning, som jeg har — hvad jeg ikke troer, man vil kunne drage i Tvivl, og jeg vil tilføie, at jeg ikke i mit Liv har havt at gjøre med mange Sager, om hvilke jeg har havt en saa fast Overbeviisning i Grundtanken som om denne — da navnlig under de Omstændigheder, hvorunder Lovforslaget er blevet til, og saaledes som det hele Forhold stiller sig, ikke vil række Haand til at give Summer ud til Noget, som jeg mener man maa komme til at kassere. Vi have nylig havt et Exempel paa, hvorledes et Arbejde er blevet kasseret — helbigviis var der dog ikke udgivet Mere end 25,000 Rb. — fordi man havde begyndt at arbejde i en gal Retning. Med den fulde Overbeviisning om, at der til Sværksættelsen af det foreliggende Forslag vil blive anvendt Hundredetusinder, hvoraf den eneste Frugt vil være, at man bagefter maa kassere disse Linier, kan jeg ikke ansee det forsvarligt at udsøre dem, forinden Nøden kræver, at de maae bringes i Udsørelse; om jeg saa bliver Den, der gjør dette, er et andet Spørgsmaal, der ikke nu foreligger. Der kan naturligviis ikke være Tale om at standse Arbejderne i Fyen paa Strækningen mellem Nyborg og Kauslunde, men det maa heller ikke oversees, at hvad der skeer i hele den vide Verden, og hvad der ogsaa har været Tilfældet ved den jydste Jernbane, det er, at man ikke begynder at arbejde paa den ene Ende af en Linie og bliver derefter ved at arbejde sig frem, til man naaer den anden Ende, men at man derimod begynder Arbejderne samtidigt paa hele Linien. At Peto, der dog har god Erfaring i den Henseende, vil