

## Motiver.

I Rigsdagens 17de Samling 1865—66 forelagde Regjeringen et Udkast til Lov om Tilveiebringelsen af en Dampfærgeforsbindelse mellem Fredericia og Strib. Dette Udkast, der findes i Rigsdagstidenden for bemeldte Samling Anhang A. Sp. 1135 ff., kom kun til 1ste Behandling i Folkethinget (Sp. 1825 ff.), hvorefter det af Thinget nedsatte Udvalg afgav Betænkning derover (Anhang B. Sp. 369 ff.), men Samlingen ophørte, uden at Lovforslagets Behandling blev tilendebragt.

Det nu foreliggende Lovforslag er i det Væsentlige stemmende med det tidligere, og man kan derfor i det Hele henvise til de Rigsdagen tidligere gjorde almindelige Meddelelser om Dampfærger. Dog ere de nuværende Forhold forsaavidt forskellige fra de tidligere, som Staten i Mellemtiden har overtaget de jydsk-syenske Baners Drift, og ligesom denne Omstændighed paa den ene Side gjør det nødvendigt, at saavel Anlægget af Dampfærgehavnene og Anskaffelsen af Dampfærgerne som disses Drift skeer for Statskassens Regning, saaledes gjør den det paa den anden Side dobbelt vigtigt, at der træffes Foranstaltninger til at opbjælpe Driften af Statsbanerne.

Erfaringen har tilfulde godtgjort Rigtigheden af den Forudsætning, hvorfra man tidligere er gaaet ud ved at foreslaae Tilveiebringelsen af en Dampfærgeforsbindelse, nemlig at Dampfærger over Belterne eller i alt Fald en bekvem og billig Overfart over disse er en nødvendig Betingelse for Udviklingen af Trafikken paa de jydsk-syenske Baner.

Som Forholdene nu ere ordnede baade ved Store- og ved Lillebelt, kan man ikke vente at drage en større Persontrafik gennem Thyen, og om en Udvikling af Godstrafikken kan der aldeles ikke være Tale. Alle de Fordele, som Jernbanebefordringen frembyder for de Reisende ligeoverfor Dampskibene i Retning af Bekvemmelighed, tabes ved de mangelfulde Foranstaltninger, der ere truffne i Fredericia og Nyborg, og som ere altfor bekendte til, at de behøve

nærmere at omtales. Godstrafikken bebyrdes saaledes med Havneudgifter, Udgifter til Omlæsning og Transport mellem Havnene og Stationerne, at Skibsarten med Lethed kan drage den fra Jernbanen paa ethvert for den tilgængeligt Punkt, selv paa Router hvor Jernbanen burde besidde den. Forsøg, der ere gjort paa at udveksle Produkter imellem Thyen og Sjælland, og som vise, at en livlig Trafik vilde kunne kaldes tillive under gunstigere Betingelser, ere strandede paa disse Hindringer, hvortil endnu kommer den Omstændighed, at flere vigtige indenlandske Produkter, saasom Tørv, Muursteen, Drainrør m. m. lide en betydelig Værdiforringelse ved Omlæsning, medens andre Produkter f. Ex. Korn m. m. under de nuværende Forhold ere udsatte for under Omlæsningen at beskadiges ved Fugtighed.

Det maa ansees paatrængende nødvendigt at raade Bod paa disse Ulemper, for at Banerne i det fulde tilsigtede Maal kunne komme Landet tilgode og et større Udbytte opnaaes af de dert anbragte store Capitaler. I denne Henseende vil det være nødvendigt for Persontrafikken, at der tilveiebringes en saadan Forsbindelse med Havnene, at Togene kunne føres lige til Udfikningen, og for Godstrafikken at der spares Omlæsning, Transport og Bropenge.

Fuldstændigt vilde Manglerne kunne afhjælpes ved en Dampfærgeforsbindelse over begge Belter. Man har imidlertid anset det rettest for Tiden at indskrænke sig til en Dampfærgeforsbindelse over Lillebelt og Anlæg af en ny Dampskibsbro ved Nyborg, hvilken ved Spor sættes i Forsbindelse med Stationen. Herved vilde de meest følelige Ulemper fjernes, og ved en mulig senere Oprettelse af en Dampfærgeforsbindelse paa Storebelt vil man da kunne benytte de fra Lillebelt indvundne Erfaringer, ligesom ogsaa den paatænkte Anlægsbro ved Nyborg uden betydelige Omkostninger vil kunne forandres til et Anlægssted for Dampfærger.

Som bekendt var der i Forslaget til Finantsloven for 1866—67 opført et Beløb af