

ved Dampfærger, idet nemlig disse gjøre det muligt at føre Godstrain over uden Omladning og Besværigheder, da vi have samme Sporvidde som vore Naboer baade Syd og Nord efter; vi kunne jo allerede nu for Tiden kjøre med vore Wagoner fra Frederikshavn ned i Ungarn. Det er disse Hensyn, som nok kunne fortjene gunstig Overveelse, om man ikke der, hvor vor Hovedtrafik i Kysthandelen foregaar, skulde tage imod en saadan Dampfærge, naar vi blot kunne faae den. Jeg skal imidlertid indrømme, at det ikke er det Anlæg, der har den største Chance for sig, fordi det fordrer et meget stort Belsøb, men Betingelserne fra Trafikens Side ere utvivlsomt gunstigere her end ved noget af de andre paatænkte Anlæg. En anden Fordel er den, at Farvandet paa det Sted næst efter ved Helsingør, utvivlsomt er det bedste, da der i den Indsnevring, som findes mellem Lindhamn og Dragør, er en heftigere Strøm, saa at der meget sjældent er nogen Is der. — Hvad den tredie Dampfærgeforbindelse angaar, da har den ærede Minister udtalt sig desangaaende og har givet den efter mine Begreber meget slaende Oplysning med Hensyn til samme, at det er de bedste funderede Pengestruaer, som ville sætte dette Anlæg i Gang. Nu kan man utvivlsomt sige: Selv om gode Firmaer ville sætte Sagen i Gang, skal Regjeringen med faderlig Haand stoppe den. Der synes mig imidlertid ikke ved et saadant Foretagende, hvor det gælder om at forbinde et stort Opland direkte med Kjøbenhavn, hvor fornuftige Folk, som ellers gjøre gode Forretninger, ere i Stand til at tilveiebringe Pengene, at være Opfordring for Regjeringen til at vise et saadant Anlæg tilbage, da det til Syvende og Sidst dog maa staa Kjøbenhavn og Sjælland de bedste Forbindelser med sit bedste Opland. Der er derhos endnu et Moment, man ikke maa se bort fra, naar man taler om Sernbaneforbøls, og det er Sernbanebevægelserne i Nabolandene. Svenskerne ere nu ikke utilbøjelige til at søge at faae direkte Forbindelser med Fastlandet. Der er meget stærk Tale om en Jstadbane for selv at føre Trafikken ned mod Syd og forbigaa Danmark, over hvilket Land den svenske Trafik nu i Almindelighed gaar. Denne Stræben er et Moment, som gjør det i høi Grad maagtpaaliggende netop i Diebliffet at fremme en Dampfærgeforbindelse, som vilde gjøre Sjælland til den direkte Veie fra Sverig til Udlandet. Det forekommer mig derfor, at det ærede Medlem, naar han var velkjendt med Forholdene, havde Grund til at sige, at han ønskede Regjeringen alt Held til at faae gode Koncessionsføgere, til hvem den kunde give de tre Koncessions, med Hensyn til hvilke den har søgt Bemyndigelse.

Oloug: Ja, dersom den ærede Regjering eller det tekniske Departement, som det ærede Medlem (Lobiesen) foreslaar, vilde paataage sig at udføre hele Anlægget paa de samme gode Betingelser,

paa hvilke de have udført en Del af den jydsk Sernbane, jeg mener, renoncere paa Rente, vilde jeg indrømme, at der vilde sse en overordentlig stor Velgjerning imod Skaane og Kjøbenhavn ved disse Anlæg. Men naar der skal anlægges to Sernbaner og to Gavne, som skulle dannes ud i Sundet, vil der for det Første fordreres en meget stor Anlægs kapital, og jeg tillader mig dernæst at tro, at de private Aktionærer vilde bede om at se Renter af deres Penge, og derfor tvivler jeg paa, at den Lettelse i Kommunikationen, som vi faae ved disse Anlæg, vil blive saa stor, at den har nogen Betydning. Omladnings-Omkostninger ere nemlig ikke nu betydelige for en stor Mængde Varer. Der kan ikke paa en Dampfærge, som oven i Kjøbet skal passere mellem aabne Farvande, læsses ret mange Waggoner, uden at Dampfærgeen maa blive overordentlig kolossal, og det skal føres til Udlandet, kan jo ikke føres videre, saa længe vi ikke have en Dampfærgeforbindelse over Storebelt, hvor de samme Bankeligheder møde i et meget strømfuldt og stormfuldt aabent Farvand; men da der, efter hvad der oplyses for mig, ikke er nogen Sandsynlighed for, at Foretagendet kommer i Gang, i det Mindste ikke i den nærmeste Fremtid, strides vi om Keiserens Stog, og jeg skal derfor ikke fortsætte Diskussionen.

Lobiesen: Jeg skal blot forvare mig imod nogenfinde at have sagt, at der efter, hvad der foreligger, ikke er Grund til at vente disse Anlægs Udførelse. Det antager jeg ganske sikkert, der er. Om et af dem er det givet; med Hensyn til et andet er det vistnok netop i disse Dage sandsynligt, at det vil blive anlagt, og hvad det tredie angaar, har der jo, som den ærede Minister har oplyst, allerede i Aar og Dag foreligget Ansøer om Koncession. Hvad angaar Renterne af de Paagjældendes Penge, antager jeg det for givet, at det ikke i og for sig er Regjeringens Sag at paase, at slige Foretagender forrente sig. Det maa dog være de myndige Mænd, der handle med deres egne Penge, der selv maa afgjøre, hvorvidt det paagjældende Foretagende kan forrente sig eller ikke. Det er jo ikke Noget, det ærede Medlem kunde ønske gennemført, at Regjeringen hver Gang, mau ad en eller anden Veie skulde søge den om en Haandskræftning for at sætte et Foretagende i Gang, skulde gjøre sig til øverste og inappellabel Dommer over Rentabiliteten af Foretagendet. Det er vistnok en Sætning, som det ærede Medlem vilde være særdeles ivrig for at modsig paa ethvert andet Punkt. Hvad Dampfærgeen over Storebelt angaar, kan det ikke være det ærede Medlem ubekjendt, at der desangaaende fra Regjeringens Side er gjort indledende Skridt for at undersøge Sagen paa det Nøieste, netop i Tølfelsen af, at for at et helstøbt centralt Værk kan bringes til Veie paa Sernbanernes Omraade, er det nødvendigt, at