

Finantslovsforslaget for 1875—76 alt er optaget Forslag om Bevilling til Bygningen af et nyt Dampskib; thi for det Første er denne Bevillings Skjæbne endnu hvilende i Gudernes Skjød, i Finantsudvalget, hvor saadanne Sager kunne hoile forholdsvis endnu længere end adskillige Sager i Kommissioner, og dernæst tror jeg ikke, at det er nødvendigt just at gaa saa langsomt frem med at faae en Forøgelse af Dampskibsstyrken mellem Nyborg og Korsør, som er af stor Betydning. Jeg har ligesom det ærede Medlem fra Møen (Bojssen) nogen Tvivl, om det ret vil gaa med en Dampfærgesforbindelse over dette aabne Farvand; det er muligt, at der vil blive faare mange Vanskeligheder der at overvinde. Vist er det, at hvis en Dampfærgesforbindelse bliver etableret, saa vil det være den første Dampfærgesforbindelse, der foregaar over, hvad man kan kalde et virkeligt aabent Hav. Det er sandt, at der er ikke de Vanskeligheder med Senjyn til Ebbe og Flob, som paa andre Steder spille en stor Rolle, og deraf vil følge, at Anlaget til Land vil kunne foregaa betydelig lettere her end andetsteds, men paa den anden Side tror jeg, at det maa erkjendes, at baade Strøm- og Vindforholdene ere saa vanskelige paa Storebelt, at det er forbundet med megen Svivl, om en Dampfærgesforbindelse, saaledes som den kjendes fra Lillebelt, og som de Fleste af os ville have haat Leilighed til at se den paa andre Steder paa Indvande, Floder og lignende Steder, lader sig praktisk udføre. Kommissionen udtalte sig i sin Betænkning med en vis Tvivl derom, men kommer dog efter Prøvelse af alle Momenter til det Resultat, at den anser Udføreligheden for given, og da jeg maa erkjende, at det er en stor og vigtig Sag at kunne tilvejebringe en uafbrudt Forbindelse uden Omladning af Gods, baade af levende, saasom af Heste, Svin, Faar og dsl., og af dødt Gods, af den bestandigt stigende Varemengde, som nu beføres paa Sernbane, samt da jeg er mere Fremskridtsmand end det ærede Medlem fra Møen (Bojssen), saa siger jeg: Lad os gjøre det Forsøg; det er ganske vist, at det medfører Udgifter, men slaar det til — og i den Henseende tør vi vente, at al fornøden Forsigtighed vil blive anvendt, og at man navnlig vil slutte sine Kontrakter saaledes, at de paagjældende Entreprenører blive ansvarlige for, at hvad de levere, er sødygtigt — slaar det til, saa er der derved gjort et meget betydeligt Fremskridt til en Befæstelse af Forbindelsen mellem Landsdelene indbyrdes, og der er da neppe nogen Grund til at regne ud, om det er Sjælland eller Jylland, der vinder mest, efter som det ingenlunde kommer an paa, hvem der tilføjer og hvem der modtager Vareer, men kun derpaa, at der er en levende Forbindelse mellem dem, der have Lyft til at sælge, og dem, der have Lyft til at købe, saa at jeg tror, at alle Landsdele ere lige tjente dermed. Jeg for mit Vedkommende anser det derfor ikke

for betænkeligt at gaa den Vej, Lovforslaget har foreslaaet, ihvorvel jeg indrømmer — og det vil jeg faae Leilighed til ved en følgende Sag stærkere at udtale mig om — at vi blive noget vel overvældede med Sernbaneplaner. Det mlydres lidt vel rask frem. Det skyder op med Sernbaneforslag lidt hurtigere, end jeg egentlig tror, at en sund og jævn Vægt vilde føre med sig. Det vil derfor være rigtigt at holde lidt igjen, men jeg tror dog, at naar man sammenligner det her Foresiggende med, hvad der forøvrigt er gjort for at tilvejebringe faste og tilstræffelig bekvemme Forbindelser mellem allerede eksisterende Hovedlinier, saasom over Limfjorden og Lille Belt, er det rigtigt at gaa ogsaa dette Skridt. Nu er der talt om, at det sjællandske Sernbaneselskab slipper altfor neimt i denne Sag, og flere ærede Medlemmer have yttret sig i denne Retning. Der er hos Staten en vis Tilbøjelighed til at skære temmelig brede Remme af det sjællandske Sernbaneselskabs Ryg, og det er vist denne Tilbøjelighed, som noget har bevæget f. Ex. de ærede Medlemmer fra Lemvig (Moberg) og Møen (Bojssen) til at tale paa den Maade, de have gjort. Jeg skal søge at imødegaa disse ærede Medlemmers Yttringer. For det Første tør jeg ingenlunde betragte det som givet, at Dampfergen, naar den først er sat igang paa en praktisk Maade, ikke i og for sig skulde kunne betale sig. Jeg ser ingen Grund til at tvivle derom. Selv om en Del af Persontrafikken kommer til at foregaa med Dampskibe — og det er mit Haab, at næsten hele Persontrafikken vil vedblive at gaa med Dampskibe — er det ingenlunde derved skudt tilside, at det Dieblit kan naas, hvor selve Dampfærgesforbindelsen kan findes at betale sig ved den Fragt, som maa erlægges for Sernbanevogne, der føres over fra den ene Side til den anden. Det kan være, at der vil gaa en Del Nar hen, men jeg tror ingenlunde, at det Tidspunkt vil ligge udenfor den Tid, vi selv kunne vente at opleve, hvor virkelig selve Dampfergen vil betale sig. Naar man dernæst nu her taler, som om det var en Nødvendighed, at det sjællandske Sernbaneselskab skulde bringe Offre for enhver Foranstaltning, der tilførte det selv nogen Trafik, maa jeg dog gjøre opmærksom paa, at derved forlader man virkelig den Vej, man hidtil har fulgt. Hvem kan tvivle om, at Banen igjennem Fyen har bidraget meget betydeligt til at give den sjællandske Sernbane fra Korsør til Kjøbenhavn en forøget Færdsel? Det er klart, at en stor Del af den gennemgaaende Trafik, som nu finder Sted paa denne Bane, skyldes Statsbanerne i Jylland og Fyen; men man har endnu ikke hørt nogen Fordring opstillet om, at som Følge deraf skulde det sjællandske Sernbaneselskab yde et direkte Tilskud til Banerne i Jylland og Fyn. At Postdampskibsarten fra Kiel til Korsør tilfører den sjællandske Sernbane en betydelig Trafik, er lige saa givet; men aldrig have vi hørt Tale om