

enten at yde et større Tilskud til Anlægget eller nedsette Takten for det Gods, der føres helt igjennem over Selskabets Baner, hvad enten det sendes fra Sverrig eller fra Kjøbenhavn. Dette er ikke Andet, end hvad f. Ex. Bestyrelsen for de Slesvigke og Holstenske Jernbaner viste sig villig til, da Staten etablerede en Dampskibsforbindelse mellem Gøteborg og Frederikshavn. Den indrømmede at gaa ind paa en betydelig Nedsettelse i Takten for sit Vedkommende for alt det Gods, der føres fra Sverrig over Sjælland gjennem Hertugdømmerne og ned til Nyssland, og jeg tvivler ikke om, at det Samme kan ske her. Jeg er enig i, at Staten bør bringe Offre for at komme vedkommende Landsdele til Hjælp med Hensyn til en Forbedring i deres Kommunikationsmidler, og jeg er enig i, at Staten bør bringe Offre for at tilvejebringe bedre Samfærdselsmidler imellem de enkelte fra hinanden skilte Landsdele og derfor ogsaa her ved Anlægget af en Dampfærgesforbindelse mellem Sjælland og Fyn, der ippvrigt har den største Betydning for Sjælland (Det. Hansen: Nei, for Sjælland). Nei, for Sjælland, thi det er min bestemte Mening, at Draxiflen vil føre mere herfra vestenover — om det nu kommer herfra alene eller ogsaa fra Sverrig — end vestenfra herover. Jeg kan derimod ikke finde det rigtig, at Staten skal bringe Offre for at bringe et privat Selskab betydelige Fordele, et Selskab, der staar sig godt ved den Bedrift, det allerede har i sine Hænder. Det er min bestemte Mening, at, saasnart en Dampfærgesforbindelse kommer istand over Store Belt, ville de Kreaturer — og det ikke alene Hornkvæg, men ogsaa Svin — der fra det sydlige Sverrig skulle gaa til England, istedetfor at seiles over, da gaa med Jernbanen herfra Kjøbenhavn og til Esbjerg for derfra at føres til England. Thi i Stedet for at Kreaturerne nu mindst bruge 4 Dage for at sejle til England herfra med de store engelske Dampskibe, der forholdsvis have en ringe Maskinraft og derfor gaa langsomt, hvorved de lide betydelig, ville de da kunne tilbagelægge den samme Vej i den halve Tid ved at gaa over Esbjerg. Herved vindes tillige, at Kreaturerne kunne komme ud i Esbjerg, hvor de kunne blive opstaldede, fodrede og vandede, og det har en ikke ringe Betydning, saa at, selv om der betales den samme Fragt ved at lade dem gaa over Land til Esbjerg og først sejle derfra, vil der dog være vundet meget betydeligt ved den forholdsvis langt kortere Tid, der bruges for at tilbagelægge Veien herfra til England, til Markedspladsen. Jeg er saaledes enig i at anbefale Forslaget om Tilvejebringelsen af en Dampfærgesforbindelse, kun kan jeg ikke være enig i at lade det sjællandske Jernbaneselskab slippe saa let, som det synes at skulle, i Hensyn til, hvad der udtales i Lovforslaget, og som ogsaa blev yttret af den ærede Minister. Derimod forekommer det mig, at ved en Damp-

færgesforbindelse over Store Belt, hvorved Godstrafikken i meget betydelig Grad lettes, burde man ogsaa samtidig dermed optage Forslaget om en Forbedring af Istransporten. Det er ganske vist, at Udbyttet, Indtagten af det, der vil komme tilstede, ikke staar i et saa godt Forhold til de Udgifter, som anvendes derpaa, som med Hensyn til Dampfærgen; men det forekommer mig, at Staten har en vis Forpligtelse i den Henseende, og naar man ser hen til den Maade, hvorpaa Befordringen sker over Store Belt i Svintre, der, som det blev indrømmet af den ærede Minister, kunde være temmelig længe, indtil 3 Maanedere, hvor der ikke er anden Forbindelse end den, der sker over Bøttemed Isbaade, saa er den Forbindelse, naar man undtager Forbedringerne af Lokalerne paa Sprogø og det, at et Dampskib enkelte Gange kunne føre nogle Passagerer f. Ex. fra Knudshoved til Iskanten ved Halskov, ikke en Smule bedre, end for 100 Aar siden. Man har for 100 Aar siden havt Isbaade ligesaa gode som de nuværende, der ikke ere Andet end almindelige Fiskebaade, undertiden med jernbeslagen Røl. Det forekommer mig virkelig der, at Staten maa have en Forpligtelse til at gjøre Noget, forsaavidt det er muligt, at der kan gjøres Noget, hvilket jeg ippvrigt antager, ligesom ogsaa Kommissionen, der behandler Spørgsmaalet, er gaaet ud fra, at der kan gjøres Noget; thi stort daarligere end Overfartsforholdene i Svintre ere, kan det ikke være. Passagererne føre som oftest i aabne Vogne fra Nyborg til Knudshoved, de ere henviste til at være under aaben Himmel, fordi Lokalerne ere i den Grad smaa og forældede, at de vistnok ikke alene skrive sig fra Slutningen, men fra Begyndelsen af forrige Arhundrede, og det Samme er Tilfellet paa Halskov (S. A. Hansen: Det er feilt). So, jeg tror nok Lokalerne baade ved Knudshoved og Halskov ere over 100 Aar gamle. Forholdene forekomme mig i alle Henseender saa flette, som de kunne være. Passagererne sættes paa Isbaade, som i gunstigt Tilfælde føre dem over og i ugunstige Tilfælde skrues fast i Isen, hvor de ikke alene kunne komme til at sidde i Timer, men i hele Dage. Det forekommer mig derfor, at, uagtet jeg er uenig i, at der træffes Foranstaltninger til at faae en Dampfærgesforbindelse istand over Store Belt, saa er det dog alligevel min Anskuelse, at man ikke bør skyde Forbedringen af Istransporten tilside, men lade den følge jevnsides. Jeg er derfor til en vis Grad enig med det ærede Medlem for Præsø Amtets 6te Valgkreds (Bjosten) i, at Istransporten burde efter hans Mening have været det Første, og jeg er ogsaa eing med ham i, at Finantsudvalget for en to, tre Aar siden foreslog at negte Midler til Forbedringer af Lokalerne paa Halskov og Sprogø, fordi man mente at burde have noget Mere og Bedre i den Retning, og det forekommer mig heller ikke, at naar man indskrænker sig til det, som