

Dampfærgesforbindelse, og som efter to Aars Derveielse endelig har naaet til at afgive sin Betænkning. Denne Kommission kom til det Resultat at anbefale 3 forskjellige Planer, som enten kunne udføres alle eller hver for sig. Den ene Plan — og den vedrører et Punkt, som hidtil har været anset for det vigtigste — gaar ud paa Foranstaltninger til Lettelse af Færdselen over Store Belt under Isforhold. Jeg nævner dette Punkt først, fordi det er det; jeg hidtil har anset for at være det mest paatrængende, og i alt Fald maa jeg fremdeles anse en vis Del deraf derfor. Jeg skal erindre om, at der for to Aar siden paa Finantsloven fremkom Forslag om at tilveiebringe nogle høist nødvendige Bygninger paa de to Udgangspunkter for Isbaadstrafiken, nemlig paa Hallskov Rev og paa Knudshoved. Disse Forslag vare foranledigede ved de daværende Isforhold, og det gaar jo gerne saa, at Onfset om en bedre Forbindelse under Isforhold fremkaldes meget stærkt, naar vi have en streng Vinter; men faae vi en eller flere milde Vintre, træder dette Onfse atter i Baggrunden. Det var altsaa det, som den Gang blev anset for mest nødvendigt, hvortil der da forelaa Forslag, og der var dertil anslaaet omkring 40,000 Rd. Det daværende Finantsudvalgs Flertal anbefalede imidlertid at udsætte disse Foranstaltninger, indtil den Kommission, der netop var nedsat, kunde faae udarbejdet sine Forslag og tage under Derveielse, hvilke Skridt der i det Hele burde gjøres til Forbedring af Forbindelsen over Store Belt, og man kom især til dette Resultat, fordi det var Tvivl undertkastet, hvorvidt Udgangspunkterne for Forbindelsen skulde være Korsør og Nyborg eller Hallskov og Knudshoved. Som Følge deraf udgik dette Forslag af Finantsloven, men dette maa ikke opfattes som en Forkastelse af disse Foranstaltninger; der var kun Tale om en Udsættelse, indtil det havde viist sig, til hvilket Resultat Kommissionen maatte komme. Da Resultatet af Kommissionens Arbejde nu foreligger, er det altsaa paa Tide at gjenoptage Spørgsmaalet til Derveielse; men det har ganske vist maattet forundre — i alt Fald har det undret mig — at Regjeringen er kommen til det Resultat, at Foranstaltninger til Forbedring af Istransporten ikke ere det mest Nødvendige, men kunne skydes til Side, medens Dampfærgesforbindelsen er bleven anset for det fortrinnsvis Anbefalelsesværdige. Derimod er jeg fuldstændig enig med den høitærede Minister i, at det tredie Punkt i Kommissionens Betænkning, nemlig Anskaffelsen af nogle flere Dampskibe til selve Persontrafikken over Beltet, uden Skade kan udsættes under Hensyn til det Onfse, som gjentagne Gange er fremkommet her i Rigsdagen, om, at vi en Gang maatte komme bort fra Korsør — Kieler Routen. Efter dette, vil vel nemlig Anskaffelsen af et større Antal Dampskibe ikke være nødvendig. Jeg tror, at vi i Forbindelse med det Lovforslag, som her

foreligger, paany maa tage under alvorlig Derveielse, hvad vi bør gjøre i Henseende til Istransporten; men jeg skal strax sige, at det Forslag, som Kommissionen derom har fremsat, ganske vist gaar betydelig ud over, hvad jeg kunde anbefale, eller hvad vi hidtil havde forudsat eller ventet. Jeg kan ikke negte, at det forekommer mig, at de overordentlig store Fordringer, som Kommissionens Forslag stille, synes noget at være fremkaldt ved Onfset om at sætte Dampfærgesforbindelsen i første Række. Der fordres nemlig ikke alene de Foranstaltninger, der for to Aar siden bleve foreslaede, men desuden en Jernbaneforbindelse med de to Punkter, Hallskov Rev og Knudshoved henholdsvis fra Korsør og Nyborg, samt endvidere Anlæggelse af Isbane saavel ved Hallskov Rev og Knudshoved som paa Sprogø. Udgifterne til samtlige disse Anlæg blive naturligvis betydelige — de løbe op til henimod 2 Millioner Rd., — og der kan jo fornuftigvis ikke være nogen Tvivl om, at der intet Onfse næres om at anvende saa betydelige Beløb blot for at forbedre Forholdene ved Istransporten, som dog heldigvis høre til de ubnorme. Paa den anden Side er det dog ogsaa utvivlsomt, at det ikke er berettiget ganske at lægge Hensynet til disse Forhold tilside. Jeg tror tværtimod, at der bør træffes Foranstaltninger paa de to nævnte Punkter, at Stationsbygninger bør opføres, og det snart; derom er der vistnok ikke nogen Tvivl; men derimod kan det være Tvivl undertkastet, hvorvidt vi bør gaa et Skridt videre og sætte disse Istransportstationer i Jernbaneforbindelse med Stationerne ved Korsør og Nyborg, hvilket efter Kommissionens Skjøn vil kræve en Udgift af circa 400,000 Rd., derunder dog indbefattet Udgiften til Stationsbygningerne. Ved nu at se paa selve det Forslag, der her foreligger, og hvori man udelukkende har indskrænket sig til selve Dampfærgesforbindelsen, har jeg faaet det Indtryk, at de Motiver, der anføres for denne, ikke ere synderlig stærke. Hvad maatte man nemlig forbre for at finde et saadant Forslag velbegrundet? Jeg skal strax gjøre opmærksom paa, at her kun tales om Godstrafiken. Medens vi ved Dampfærgesforbindelsen over Lillebelt kunde tage Hensyn saavel til Godstrafiken som til Persontrafikken, har Kommissionen strax erkendt, at der ved Forbindelsen over Storebelt ikke kan eller bør tages Hensyn til Personfærdselen, men udelukkende til Godstrafiken. Det ligger ogsaa i Sagens Natur, at Persontrafikken først og fremmest fordrer Hurtighed, men denne Betingelse vil en Dampfærge ikke saaledes være istand til at opfylde som de enkelte Passagerdampskibe. Lædes altsaa Persontrafikken ude af Betragtning, og ser man udelukkende paa Godstrafiken, maatte man dog meget ønske, at der, naar der stilles Fordring til os om et Beløb af ialt circa 1½ Million Kroner, havde kunnet tilveiebringes en Række, der nogenlunde viste, hvil-