

en Fordring om, at det sjællandske Jernbaneselskab derfor skulde bære en Del af den aarlige Udgift ved Dampfsejlsarten fra Korsør. Dampfærgesforbindelsen over Store Belt er ganske af samme Natur. Der er ingen Forskjel. Jeg antager, at stiller man Forholdet saaledes, at man vil optage det sjællandske Jernbaneselskab som Medeier og Medinteressent i Dampfærgesforbindelsen, vil det vel ikke være umuligt, at Selskabet kunde gaa ind derpaa; men i saa Fald vil det sikkert ikke betale et særligt Tilskud extra til Havnen, men forlange at være Medeier i hele Driften og have den Ret, der følger af at være Medeier, nemlig at kunne gjøre sin Villie gjældende med Hensyn til Anordningen af hele Trafikken. Men det er ikke det Standpunkt, hvorpaa man hidtil har stillet sig, ikke det Standpunkt, hvorpaa Loven staar. Loven gaar ud fra, og det synes mig at være det Rette, at Staten vedbliver at være Herre over hele den Trafik, der foregaar over Beltet, og at Staten er Eier af hele det Materiel, som dertil benyttes. Ligesom Staten eier de Postdampskibe, som nu fare, vil den vedblive at eie de Dampfærger, der til dels skulde træde i Postdampskibenes Sted. Men vil man gaa den anden Vej og som sagt optage det sjællandske Jernbaneselskab som Kompagnon i den nye Forretning, maa man stille Forslag derom; men man maa da ogsaa være belavet paa, at en ganske anden Ordning vil indtræde end den, der nu er Tale om. Nu tilbyder det sjællandske Jernbaneselskab at yde et postitivt Tilskud af 236,000 Kr. til en Havn, som ikke bliver dets, men Statens Havn. At det selv bestoer Anlægget af et Spor fra denne Havn til Korsør Banegaard, er en Selsøjlge, thi der tager det ogsaa Indtægten; men den Indtægt, der falder paa den Dampfærge og i den Havn, som Staten lader indrette, vil blive Selskabet uvedkommende, og desuagtet yder det et Tilskud til Havnen af 236,000 Kr. Det vilde være uforsvarligt af Selskabet, om det vilde give dette Tilskud, naar det ikke kunde vente, at hele Indretningen med Dampfærgen vilde bevirke en forøget Trafik, men at Offret skulde gaa videre, og at man skulde ville som Gave eller Tilskud udrede nogen yderligere Sum for at tilveiebringe en Havn eller Dampfærger, vilde være ganske urimeligt, thi derved vilde man flaa ind paa en ganske ny Bane, og derom tror jeg at kunne sige, at det sjællandske Jernbaneselskab vilde betænke sig saare meget, før det gif ind paa Noget af denne Art. Det Tilbud, der er gjort om Erlægelsen af 236,000 Kr. til en Havn, er vistnok knyttet til den Forudsætning, der overhovedet har ligget til Grund for Forholdet mellem Staten og det sjællandske Jernbaneselskab, og skulde altsaa denne Forudsætning briste, ser jeg ikke, hvorfor Selskabet skulde staa ved dette Tilbud. Det er sandsynligt, at det da vilde tage det tilbage, thi større Offer end det, her er Tale om, tror jeg

ikke, at Selskabet som saadant har Anledning til at bringe. — For at komme tilbage til Hovedsagen i Loven: Jeg tror ikke, at det er rigtigt at stille sig overfor denne Sag saa uvelvilligt, som den første ærede Læser i Sagen har stillet sig. Jeg tror, at det i Fremskridtets Navn vil være rigtigt at gaa den Vej, Ministeren har foreslaaet, og jeg har det Haab, at der ud af denne Foranstaltning vil fremkomme Noget, der kan være til virkelig Gavn og Nytte for hele den indre Trafik i vort Land, og at Dampfærgen, naar den bringes tilveie, vil være et Bidrag til saavel at sammentnytte Landsdelene indbyrdes, som at sætte vort i mange Henseender adskilte Land i direkte Forbindelse med det store Fastland og herigjennem aabne nye Kilder for Handel, Vandel og Omsetning. Jeg gaar altsaa med større Freidighed end det ærede Medlem, mod hvem jeg væsentlig har opponeret, til en videre Behandling af dette Lovforslag, og tror, at er der noget af de lidt vel hyppige Jernbaneforslag, der fortjener at understøttes og i alt Fald at undersøges uden forudfattet Mening, saa er det dette Forslag.

N. Andersen: Jeg kan meget godt tiltræde den Betragtning, der er gjort gjældende saavel af den ærede Minister som af et æret Medlem, at Hensynet til Forholdene maa vi sætte i 2den Række, naar der er Tale om de Foranstaltninger, der ligge for, dels fordi Forholdene i og for sig ere sjældne, dels fordi man, naar de indtræffe, ikke vil kunne overvinde Vanskelighederne selv med de allerkraftigste Foranstaltninger. Men uagtet jeg saaledes kan indrømme dette, ser jeg ikke rettere, end at man nu skulde benytte Leiligheden til at forringe Byrden af Forholdene saa meget som muligt, og det tror jeg man vil kunne ved at føre den fynske Bane ud paa Odde enten ved Slipshavn eller ved Knudshoved, saaledes at man undgaar Seiladsen paa Nyborg Fjord; thi Nyborg Fjord lægges først til og kan være tillagt i Uger, medens Beltet er frit. Desuden er Nyborg Fjord til enhver Tid vanskelig at beseile med saa store Fartøier, som en Dampfærge absolut maa blive. Jeg skal derfor gjøre den Hensigt, at man under alle Omstændigheder vil benytte denne Leilighed til at føre den fynske Bane ud til Mundingen af Nyborg Fjord, saa at man ikke kommer til at befare Fjorden med Dampfærge. Hvad ellers Dampfærgeforetaget i det Hele angaar, er jeg fuldstændig enig med det ærede Medlem for Ringkjøbing Amts 2den Valgkreds (Aaberg) i, at Sjælland er mere interesseret deri end Fyn. Vi have fra Fyn faaet vor Vej aabnet Vestpaa, og det er derhen vi rette vort Blik, hvad vore Handelsforhold angaar; men ganske vist har det ogsaa Interesse for os at komme i en sikrere Forbindelse med Hovedstaden, det vil sige en Forbindelse, som aabner en sikker Godstrafik, thi