

terede Sum. Naar jeg udtaler denne Lov, er den støttet paa Andres Lov, der ere sagkyndigere end jeg. Men Et er jeg ialtsald vis paa, og det er, at, hvis Dampfærgeforb. i nogen Retning skal have den Betydning, som Motiverne til Lovforslaget angive, med Hensyn til en væsentlig Forøgelse af Trafiken, vil den ikke paa denne Strækning kunne fyldestgøres ved to Dampfærger, man kan lige saa godt strax paaregne en Færge til, og saa har man de 5—600,000 Kr. til. Jeg tror, at det er bedre ved disse Foranstaltninger at se fuldt ud, hvad Tingene vil koste, end saaledes at begynde ligesom ved Simsfjordsbroen med en Stump af Beløbet, for senere at ende med omtrent det Dobbelte. Dernæst turde det vel være nogen Lov underkastet, om man ikke ogsaa for det enkelte Finantsaar kan orerbebyrde et Budget for meget, og om finansielle Indvendinger ikke ere berettigede selv lige overfor et Foretagende, som vi i det Hele med Hensyn til Niemedet billige og eftertragte gennemført i den nærmeste Fremtid paa en hensigtsmæssig og til Niemedet svarende Maade. Jeg nærer Lov om, at vort Budget iaar uden Overbebyrdelse vil kunne bære disse Udgifter, naar andre Foretagender, der mindst ere ligesaa presferende, ikke skulle komme til at staa i Skygge derved. Men saa er der en anden mere almindelig Betragtning, som jeg maa sætte ved Eiden af Overveielserne af det foreliggende Forslag om en bedre Forbindelse over Storebelt. Ser man paa Motiverne til Lovforslaget, vil man finde, at Trafiken ad Sjælland fra Nyborg til Korsør paa flere Punkter er væsentlig større end Trafiken vestpaa. Saaledes som Forholdene ere — jeg skal nærmere komme til at pointere det — vil denne Dampfærgeforb. ikke væsentlig fremme Trafiken Vest, men Ost for Storebelt. Nu er det jo meget naturligt, at man særlig har Øie for Forbindelsen til en Hovedstad, selv om denne desværre ikke i samme Omfang er Handelsstad som Hovedstad. Jeg skal altid være villig til at erkjende, at der fuldt ud skal tages Hensyn til en Hovedstad af den Størrelse, som Kjøbenhavn er i Forhold til det øvrige Land, men samfundsrigtigt er det neppe, at man gjør det ensidig. Det er f. Ex. neppe rigtigt paa en Maade at tvinge de fynske Landmænd til at sende deres Kvæg over Storebelt og Kjøbenhavn udenom Stagen til England. Jeg tror, at der i Forbindelse med denne Sag og overhovedet i Forbindelse med en Overveielse af Samsærdselsforholdene maa opstaa det Spørgsmaal: Hvorledes faar man det størst mulige Udbytte af vor Udsærl af Gods, Smør, Korn — det er forresten kun lidt — Kvæg o. s. v. ved Hjælp af de Kommunikationsmidler, vi anlægge? Nu har man anlagt en Havn i Vestjylland, for at komme

England idetmindste en Trebiedel nærmere. Farten fra Kjøbenhavn omkring Stagen til London kan — henset til samme Vanskelighed — sættes ialtsald til mindst en Trebiedel længere end fra Esbjerg til London. Men samtidig med, at man har anlagt denne Havn, der har kostet henimod det Dobbelte af, hvad der først var projekteret, har man ganske negligeret Spørgsmaalet om Betingelserne for at benytte Havnen. Jeg siger ikke dette som en direkte Bebreidelse mod Regeringen. Men det Spørgsmaal, om vi skulle tage et Princip op her, som vel er fulgt her i Landet, men ikke i saa stor Udstrækning, som det vilde være, hvis man tog det op i dette Tilfælde, er, tror jeg, som Sagen nu har udviklet sig, saa paatrængende, at jeg stiller Overveielser af Overfartsforholdene fra Esbjerg til Nabolandet mod Vest i Linie og Side om Side med Forbedringen af Overfartsforholdene over Storebelt, idet jeg maa tilføje, at en Ordning af de nævnte Forhold vilde være af langt større Betydning, naar man ellers kunde enes om at gaa ind derpaa. Altsaa, Trafikforbedringen over Storebelt ved en Dampfærge er for Kjøbenhavn som Hovedstad af uensynlig Betydning, men for Forbindelsen fra Sjælland og de hosliggende Der Vest paa vil denne Dampfærge blive temmelig betydningsløs, dersom ikke tillige Spørgsmaalet tages op om en Forbedring af Overfartsforholdene mellem Esbjerg og England. Man har etableret for Statens Regning den, som det vistnok vil vise sig — fordi det er en konkurrerende Linie — temmelig kostbare Dampstibroute Korsør — Kiel, og hvad der skal gaa ad Lybsland til fra Sjælland og Verne, uden at turde søge Kjøbenhavn, vil gaa ad denne Linie og behøver ingen Dampfærge. Vi have fremdeles for Statens Regning etableret en daglig Dampstibroute mellem Frederikshaab og Østeborg. Vi ere altsaa ikke fremmede for Princippet om en af Staten besørget Dampstibroute for Gods og Personer, vi have endog en daglig Forbindelse af denne Art med vore Nabolande mod Syd og Ost, og vi ville blive indenfor det samme Princip, om end anvendt i større Udstrækning, hvis Staten tager Linien Esbjerg — England op under samme Form. Jeg tør ikke sige, om Forholdene kunde stille sig saaledes, at man mulig, naar man saae det Hele, vilde gysse tilbage for, at Staten overtog en saadan Route, men det vil jeg ialtsald sige, at Spørgsmaalet er af en saadan Betydning for Halvdelen af vort Land og ikke blot for Jylland, men ogsaa for Fyn, at der er al mulig Opfordring for Regeringen til at tage dette Spørgsmaal under alvorlig Overveielse. Det vilde være betimeligt og paa sit rette Sted. Nu besørger Fragtarten fra Esbjerg til England af et enkelt Selskab, der ved sin Driftighed og Kapital har vidst at faae en faktisk monopoliseret