

Der vil ikke behøves andre Udgifter end de, som gaa med til Udgravningen af Leiet og til Anbringelsen af Bolværkerne i Forbindelse med Expropriationsudgifterne, idet der er dybt Vand lige ind til det Sted, hvor Dampfærgeleiet skal lægges. Dette vil være let at beseile. Der vil efter Kommissionens Betænkning med Lethed kunne tilveiebringes roligt Vand for Leiet. Man vil kunne benytte de Fyr m. v., som findes sammesteds til Lettelse for Beseilingen, saa at der altsaa ikke vil udfordres ekstraordinære Udgifter. Endelig vil, naar Dampfergen ikke kan komme til at ligge inde i Havnen, Anlægget komme til at ligge saa bekvent, som det efter de lokale Forhold er muligt, saavel for den almindelige Færdselsforbindelse med Jernbanen, som for den lokale Trafik; der vil blive 4 à 500 Alen imellem Jernbanestationen og Anlægspladsen for Dampfærgehavnen. — Det fjerde Sted, hvorom der kunde være Tale, er Halkov Rev. Valget af dette Sted vilde imidlertid være særdeles uheldigt. Jeg skal i saa Henseende henvise til, at, hvis man vilde henlægge Dampfergen der, vilde alene de Skinnespor, som vilde behøves for at sætte Dampfærgehavnen i Forbindelse med Jernbanen, efter Kommissionens Betænkning af 1874 komme til at koste 420,000 Kr. Det er allerede mere, end selve Anlægget af Havnen efter det foreliggende Forslag vilde koste. Dette vilde derhos blive betydelig kostbarere, allerede af den Grund, at der ikke vilde være dybt Vand foran Havnen, naar denne skulde skjæres ind i Landet. Dertil vilde komme de forøgede Udgifter til Indretning af Fyr m. v. Endelig vilde Havnen komme til at ligge særdeles ubeekvent saavel for Forbindelsen med den 1½ Fjerdingvei fjerne Jernbanestation med Havn som for den lokale Trafik. Jeg skal derfor tillade mig i Et og Alt at anbefale det foreliggende Lovforslag, benyttende de lokale Forhold saa godt, som det overhovedet er muligt, og som ramtende saavel de almindelige som de lokale Interesser, der her kunne gjøre sig gjældende. Det eneste Spørgsmaal, der kunde reises, er, om der ikke kunde spares Noget ved at gjøre Dampfærgehavnen lidt mindre, end der er projekteret. Jeg anser dette imidlertid for at være uhenigtsmæssigt. Havnen er indrettet til et Leie, som kan modtage Dampfergen, og ved Siden deraf et større Leie for Reserveredampfergen. Muligvis kunde dette sidste Leie være noget mindre. Men saa snart man kommer til at behøve to Leier, saaledes at to Dampferger kunne lægge til samtidigt — og, som jeg bemærkede før, tror jeg, at det Tidspunkt snart vil komme, — vil Havnen ikke være for stor. Man vilde da ved fra først af at have bygget Havnen mindre paasøre Statskassen en unyttig Udgift, naar man senere maatte ødelægge, hvad man havde bekøbt af Bolværker,

som tjente til at indsnævre Havnen i dens mindre Stikfelse.

Tugen: Jeg skal ligesom de foregaaende Talere anbefale Lovens Vedtagelse og ønske dens snarlige Gjennemførelse gennem Rigsdagen. Naar jeg har taget Ordet, er det egentlig blot for at gjøre nogle faa Bemærkninger med Hensyn til selve Dampfergerne, der bleve omstændelig omtalte af det ærede 1ste Medlem for 10de Kred (Søsen). Jeg nævner aldeles ingen Tvivl om, at Dampferger ville kunne konstrueres til med Sikkerhed at kunne føre Tog over Store Belt under de allerfleste foreskaldende Omstændigheder. Jeg vil saaledes dertil regne, at der kan være ikke saa lidt Is i Beltet eller rettere, at der vil behøves stærk Isgang for at forhindre Overtarten. Det er dog under den Betingelse, at Færgeren foruden at have en passende Størrelse tillige har tilstrækkelige Dampmasker. De kraftige Maskiner maa man ikke alene lægge Bægt paa med Hensyn til en hurtig Overtart, thi hvad enten det vil medtage 10 eller 15 Minuter mere eller mindre at komme det korte Stykke Vej, vil ikke være af særdeles Betydning. Derimod ere de kraftige Maskiner af største Vigtighed, for at Færgeren under hørdt, stormende Veir er istand til at holde sin Tid, og at den trods Strøm, Søgang og Is kan komme over. Jeg bemærker blot dette særlig, fordi man ofte er tilbøjelig til at forsyne de Skibe, der skulle gaa paa de korte Veistykker, med saa svage Maskiner, og jeg tror, at det er vigtigt at fremdrage Spørgsmaalet, medens det endnu er Tid. Der foreligger ikke nogen Tegning eller nærmere Oplysning om, af hvilken Konstruktion Færgeren skulde være, eller hvilken Størrelse den skulde have; jeg er imidlertid tilbøjelig til at antage, at den Sum, der i Forslaget er opsørt, for hvilken man venter at kunne anskaffe Færgerne — saavdt jeg mindes 550,000 Kr. til hver —, ogsaa maa være tilstrækkelig til at kunne anskaffe dem af tilbørlig Størrelse og den behøvede Maskinkraft. Paa den anden Side bør der paa dette Punkt ikke spares Noget, man bør ikke søge at nedsette den saaledes begjærede Sum, idet man let kan udsætte sig for, at det hele Foretagende mislykkes, naar man ikke vil give Færgeren den Størrelse og Maskinkraft, som Forholdene gjøre nødvendig.

Da Ingen yderligere ønskede at udtale sig, sluttedes Forhandlingene, og man gik til Afstemning, hvorved

Lovforslagets Omgang til 2den Behandling vedtoges enstemmig med 40 St.