

Ordføreren (Aaberg): Af den ombelte Udvalgsbetænkning vil det ses, at hele Udvalget tiltræder det oprindelige Forslag om en Dampfærgeforbindelse over Storebelt, og at det ligeledes tiltræder det af den høitærede Indenrigsminister senere stillede Ændringsforslag til det oprindelige Forslag. Da der altsaa i den Henseende er fuldstændig Enighed, kan jeg forsaavidt i min Begrundelse sætte mig meget kort. Dog er der med Hensyn til de forskjellige Medlemmers Opfattelse af disse Forholdsordning nogen Uoverensstemmelse, som giver mig Anledning til at fremkomme med nogle Bemærkninger. En Dampfærgeforbindelse over Storebelt vil selvfølgelig navnlig være til meget betydelig Fordel for Godstransporten, der, som det er oplyst, i de senere Aar er tiltaget meget betydelig, og der er ingen Tvivl om, at naar der tilveiebringes en saadan Forbindelse, at Godset kan overføres uden Omledning, idet Jernbanevogne kunne føres fra Sjællandsiden og omvendt, vil Godsforsendelsen yderligere forøges. For Godstransporten vil altsaa en Dampfærgeforbindelse have meget stor Betydning og være en overordentlig stor Forbedring. Derimod er der endel af Udvalgets Medlemmer, jeg tror et Flertal, som nærer Tvivl om, at der ved Dampfærgeforbindelsen vil opnaas nogen egentlig Forbedring for Persontransporten over Beltet, idet man har Tvivl om, at Dampfærger kunne konstrueres saaledes, at de kunne gaa over Beltet med samme Hurtighed og Sikkerhed som gode og hurtigseilende Dampskibe; thi man vilde vel ikke være tilfreds med, at Dampfærgerne kunde gaa over Beltet i samme Tid, eller i det Hele ikke tilbyde større Bekvemmelighed end de Dampskibe, som man nu væsentligt har til Raadighed til Farten over Storebelt. Ganske vist er der i de senere Aar anskaffet et Par nye Dampskibe til Postvæsenet, men disse maa fortrinnsvis anvendes i Routen Korsør—Kiel og komme kun undtagelsesvis paa Routen Korsør—Nyborg; paa denne maa man nøies med de ældre og langsommere seilende Skibe, der tillige ere smaa og ubekomme. Et af dem, „Sylland“, som dog i Grunden er et af de bedste, er nu over 30 Aar gammelt, og det er let forstaeligt, at det, da det ikke engang er bygget med det Formaal for Die at være Passagereskib, ikke er synderlig tilfredsstillende, uagtet det omtrent er det bedste. De andre Skibe som haves der, ere endnu mindre tilfredsstillende. Jeg tror derfor, at ved Siden af, at man forbedrer i en saa væsentlig Grad Godstransporten, som man maa erkjende, at det vil ske ved en Dampfærgeforbindelse, bør der vistnok ogsaa gjøres Noget for at forbedre Transporten af Personer og Post, og den mener man ikke vil blive fyldestgørende uden ved Dampskibe, fordi man ikke har Tro til, at Dampfærgerne med tilstrækkelig Hurtighed og Sikkerhed vil kunne føres over Storebelt under alle Veir- og Strømsforhold. Den Kommission,

der i 1874 afgav sin Betænkning, var ogsaa allerede da af den Mening, at de tilstedeværende Dampskibe i det Væsentlige vare utilstrækkelige og ikke tidsvarende, og det er nu 6—7 Aar siden, saa at det er en Selvfølge, at de ikke have forbedret sig i den Tid, og Forbringerne stige jo, ligesom ogsaa Persontrafikken der som overalt forøges. Foruden at der er en meget betydelig Frekvens af Personer paa gennemgaaende Reiser, er det jo Hovedrouten for Forbindelsen mellem Landsdelene, og som saadan har den en langt større Betydning, kan jeg næsten sige, end nogenomhelst anden Route heri Landet, og den fortjener derfor ogsaa, at der gjøres for den, hvad der kan indenfor rimelige Udgifter, for at udvikle den saa godt som muligt. Med Hensyn til Forbindelsen mellem Korsør og Nyborg under Æsforhold maa der paastrømmes, at Forslaget til Anlæg af Jernbaner mellem Korsør og Halskov og mellem Nyborg—Krudshoved og Skipshavn er fremkommet. Derved vil der allerede opnaas ikke Ubetydeligt til Forbedring i den Henseende, idet den hidtilværende Maade at befordre Passagerer og Gods paa Vogne ud til de nævnte Steder har været i høi Grad mangelfuld, meget besværlig og i det Hele uheldig, saa at det vil allerede være en meget stor Forbedring for Transporten under Æsforhold at have disse Jernbaner i Forbindelse med ialtsald et bedre isbrudende Dampskib; men Udvalgets Flertal antager, at hvis det kunde lade sig gjøre at bygge Moler ud fra begge Sider i Righed med den Mole, som det af den af mig før nævnte Kommission blev foreslaaet at bygge ud fra Krudshoved, og af en saadan Styrke, at Jernbanesporene kunne forlænges derudpaa, og Jernbanesporene saaledes føres derud og umiddelbart aflade Gods i de Dampskibe, der under Æstransport maatte overføre det, saa vilde der blive opnaaet en endnu meget større Forbedring, især for Godstransportens Bedkommende, og man tror derfor, at dette Spørgsmaal er af en saa alvorlig Betydning, at man meget indstændig maa opfordre den høitærede Minister til at lade det undersøge og, forsaavidt det viser sig, at det kunde lade sig gjøre for rimelige Udgifter, da ogsaa at gaa til en forøget Udgift i denne Henseende. At anlægge Havne paa de Steder antager man i Almindelighed ikke vil være af synderlig Betydning, fordi de i de allerfleste Tilfælde vilde meget tidlig blive belagte med Æs. Da der selvfølgelig ved Havnene staffles No for Strømmen, og ikke er nogen Kraft til at føre Æsen bort, vil Landisen hurtig krasne sig i Havnen, hurtigere næsten end udenfor, saa at Havne under Æsforhold ikke vilde være til synderlig Nytte. Den eneste Nytte skulde være, at Dampskibene kunde lægge til ved Molerens Yderender, men i saa Henseende opnaar man mere ved at bygge selvstændige Moler og føre dem noget længere ud, saaledes at de i væsentlig Grad kunde berøres af