

Trafik, nemlig „Avanti“, blev erhvervet af et privat Dampskibsselskab i Kjøbenhavn paa en Tid, da vi ikke havde nogen Formodning om, at vi vilde komme til at savne det. Det ærede Medlem sagde, at det ingen Sag havde været at leie et nyt Skib, men det ærede Medlem siger der Noget, han ikke veed, han har ikke prøvet det. Jeg kan sige, at det den Gang ikke var muligt at faae noget Skib, som paa nogen mulig Maade kunde antages til Farten, uden det, som vi fik. Ganske vist kom det Selskab, som havde kjøbt „Avanti“, og tilbød at overtage Farten, men man turde ikke overlade til nogetsomhelst privat Selskab Gjennemførelsen af en Trafik, der var i Opkomst, og som jeg haaber fremdeles vil være i Opkomst. Det Skib, som blev kjøbt, var ikke mindre end det andet, det var tværtimod betydelig større, det var 193 Commercelæster, og det er ikke noget ubetydeligt Skib. Jeg har aldrig hørt, at nogen Rejsende har ført Klage over Indretningen af Skibet eller over den Maade, hvorpaa det føres. Det er Noget, som det ærede Medlem, der udtalte det, har lettere ved at sige end føre Bevis for, jeg har ikke hørt Noget i den Retning. Det ærede Medlem sagde, at Farten var forsømt ogsaa i den Henseende, at den burde udføres med to Skibe, men den er udført med to Skibe for en kortere Tid hvert Aar, paa den Tid, det var nødvendigt. Jeg har, siden jeg fik Bevillingen, sat to Skibe i Gana, og Farten er hvert Aar udført med to Skibe i den travleste Tid, ogsaa iaar. Henad den Tid, hvor der ikke er saa stor Trafik, trækker man det ene Skib ind. Man har et Skib, som ligger i Reserve. Dertil har man brugt „Iben“, som nu ligger i Reserve, for at gjenoptage Farten med begge Skibe, naar der er Anledning dertil. Jeg veed ikke, om det er fortjenstfuldt at lade to Skibe gaa, naar et kan udrette det. Da jeg blev Minister, havde vi indgaaet en Forpligtelse med Sverig, som gik ud paa, at vi skulde lade Farten udføre daglig, men det skete med en Beføstning af 100,000 Kr. om Aaret, saa oplagde jeg Kontrakten med Sverig og udførte vor egen Plan med et Skib om Dagen, og det er nu kommet dertil at kunne udføre denne Fart uden nogen væsentlig Beføstning for Statskassen. Jeg tror ikke, at hvad der er passeret kan give Anledning til de højrøstede Behreidelser, som det ærede Medlem kom med. Det er en Selvfølge, at man ikke ved en Overfart som denne kan sætte Afgangstiden for det Jernbanetog, som skal modtage de Rejsende derfra, til den allernærmeste Tid efter Ankomsten. Det er en Selvfølge, at ved en saadan Overfart, der ofte foregaar i rørt Vand, er det ikke muligt at sige, at Skibet kommer til den og den

Tid. Det vil meget hyppigt være Tilfældet, at det kommer en halv eller en hel Time efter, men det vilde jo ikke være hensigtsmæssigt saa at sætte sig i den Nødvendighed at lade de Rejsende vente, til det næste Tog gaar af, eller at stille Extratog til Disposition for de Rejsende, og derfor er der ganske vist et Tidsrum af to Timer mellem Skibets Ankomst og Togets Afgang. Derfor vi havde et kraftigere Skib, der var bygget til denne Overfart, var det jo rimeligt, at man med større Sikkerhed kunde ansætte Ankomsttiden for Skibet, men det har det ærede Medlem gjort Sit til, at vi ikke skulde faae. Vi have intet Saadant, og vi maa altsaa bruge det, vi have. Og Følgen deraf er, at man ikke kan gaa ud fra, at Skibet vil møde præcis til Klokkeslettet hver Gang, og allerede af den Grund maa der altsaa være en Mellemtid, men dertil kommer, at Afgangstiden passer godt for den øvrige Trafik ned igennem Sjælland, og man maa dog ogsaa tage noget Hensyn til den indenlandske Trafik. Det kan jo være, at den her omtalte udenlandske Trafik kan tage et saadant Opsving, at den væsentlig kommer til at bestemme Afgangstiden paa de tydske Baner, men saa længe den indenlandske Trafik er i højeste Grad overveiende, kan man dog ikke udelukkende tage Hensyn til Bekvemmeligheden for de Rejsende, som komme fra Sverig. Imidlertid indrømmer jeg, at Noget kan der gøres, først og fremmest dersom vi kunde faae et Skib, der var bygget til Farten og egnede sig fuldstændig dertil, hvad man naturligvis ikke faar saa let — det vilde være meget vanskeligere, end det ærede Medlem har noget Begreb om — men foruden det kunde man maaste ogsaa forstærke Farten noget igennem Sjælland. Det er muligt, men en af Betingelserne for, at man kan gøre det, er, at man kommer til at springe Mellemstationer over, men hvilke Klager det vilde foranledige fra de langs Jernbanen Boende, som ere vante til at benytte Jernbanen, er nok som bekendt. Noget kan der maaste som sagt imidlertid gøres i den Retning. Men nødvendigt er det ogsaa, at den tydske Rejsning vil være villig til at forøge Farten paa de tydske Baner. Men jeg har det Naab, at man skulde kunne komme frem i sine Forsøg paa at tilveiebringe en for de fra Sverig kommende Rejsende mere tilfredsstillende Ankomsttid til de tydske Baner, idet der i en nær Fremtid vil komme Delegerede sammen, som repræsentere det norske, svenske og tydske Jernbanevesen, og som vilde samles, formodentlig her i Kjøbenhavn, med Afseendinge fra vort Jernbanevesen, og ved den Leilighed vil ogsaa det Spørgsmaal blive