

blive overflødig. Imidlertid maa jeg dog henvise til det Svar fra Regeringen, som findes paa dette Bilag med Hensyn til Tonsmængden, som gaar ad de forskellige Veje. Det vil deraf ses, at Lille Bælt-Færgens samlede Godsmængde er henimod 200,000 Tons, og af disse oplyser Regeringen, at 50,000 Tons gaa over Vamdrup baade Syd fra og Nord fra, og fra Nordjylland, Nord for Skanderborg gaar over Lille Bælt en Tonsmængde af 37,000. Hvis en Del af de 50,000 Tons, der nu gaa over Lille Bælt og Vamdrup, kunde tænkes at gaa ad andre Linier, f. Eks. Gædser—Warnemünde og eventuelt en Linie over Lolland, Saksøbing—Maribo—Rødby til Femern, er det sandsynligt, at denne Tonsmængde vilde spares paa Lille Bæltpassagen. De 37,000 Tons vilde rimeligvis kunne spares i det Øjeblik, man fik en Passage over Kalundborg, i alt Fald blev der kun omtrent de $\frac{1}{6}$ tilbage af den nuværende Tonsmængde. Imidlertid mener Regeringen, at Trafikken over Lille Bælt vil blive stadig tiltagende, og selv om det kunde tænkes, at en Del af Tonsmængden kunde henvises til andre Linier, vilde det dog kun blive en foreløbig Formindskelse af Transporten over Lille Bælt, og det vilde snart alligevel vise sig nødvendigt at bygge en Bro. Det vil dog være et Spørgsmaal, og i alle Tilfælde ligger der deri, at det ikke er givet, at vi behøve en saadan Bro. Udvalget har ment, at vi i saa Hensende kunde se Tiden an. Jeg skal med Hensyn til Trafikken over Lille Bælt endnu gøre opmærksom paa, at naar den er tiltagen saa stærkt i den senere Tid, ligger der ikke deri noget ubetinget Bevis for, at den vedblivende vil tiltage, i Særdeleshed ikke hvis man kunde henvise en Del af den til andre Veje, thi det kan vist ikke benægtes, at Grunden til, at Trafikken er tiltagen saa stærkt over Lille Bælt, som den er i de senere Aar, maa til Dels søges i de samme Forhold, som have bevirket, at Trafikken i det hele taget er bleven saa stor, nemlig at Taksterne ere blevne saa betydelig nedsatte paa de lange Afstande. Det maa antages, at den voldsomme Opgang alle Steder ogsaa for en stor Del har gjort sig gældende her, og at den fremtidige Udvikling vil ske mere

gradvis. Dertil kommer et Moment, som jeg tror vil have nogen Betydning, nemlig at, inden Taksterne nedsattes, gik en hel Del af den Trafik, som nu gaar over Lille Bælt, søværts med de forskellige Dampskibslinier. Konkurrencen for disse er nu bleven betydelig vanskeliggjort. Efterhaanden maa Dampskibslinieme, for at kunne tage Konkurrencen med Jærnbannerne op, nødvendigvis tilvejebringe en bedre Forbindelse, og sker det, er det dog en Fordel for os, at Trafikken ad Jærnbannerne ikke bliver saa overvældende, at Søfarten bliver umuliggjort. Det vil være en Fordel for Statsbanerne, at en Del af Trafikken kan gaa søværts til de Egne, hvor det ikke er absolut nødvendigt at have Jærnbaneforbindelse. Det har dog sin Betydning for Landet, at vi have en dygtig Dampskibsflaade, og at gaa videre og videre i Konkurrence med denne Dampskibsflaade turde maaske være et tvivlsomt økonomisk Foretagende. Ophører hele denne Trafik, eller vanskeliggøres og formindskes den, vil Trafikken ad Jærnbannerne ganske vist stige meget betydelig, men det vil nødvendigvis ikke alene en overordentlig Udvikling af Materiellet, men ogsaa saa kostbare Anlæg som det, her er Tale om. Der er i Fjor vedtaget en Bevilling til et tredje Færgeleje ved Lille Bælt. Regeringen mener, at det meget hurtigt vil vise sig utilfredsstillende, men jeg tror, at Regeringen ser noget fejl der. Naar først det er ordnet ved Lille Bælt paa bedste Maade med de Midler, som ere stillede til Raadighed, og de, som yderligere kunne stilles til Raadighed, er det min Overbevisning, at Lille Bælts Trafikken vil kunne besørges uden Bro, i Særdeleshed naar man udvikler andre konkurrerende Banelinier, som der kan være Spørgsmaal om. Jeg skal her først og fremmest nævne Aarhus—Kalundborg. Behandlingen af det andet Forslag, Forslaget om en Foranstaltning til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gædser og Warnemünde, har Udvalget ikke kunnet gennemføre af Mangel paa tilstrækkelig Tid til at tage hele den økonomiske Situation under Overvejelse, navnlig ogsaa i Forbindelse med de foreslaaede sjællandske Jærnbaneanlæg. Saa betydelige Forslag kunne naturligvis ikke føres til