

Brun: Efter de Udtalelser, som kom fra det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) i Gaar, har jeg næret nogen Tvivl, om jeg skulde forlænge Debatten om disse vigtige Spørgsmaal ved at tage Ordet i Dag. Men ved nærmere at tænke over Sagen forekom det mig dog, at disse Spørgsmaal have saa overordentlig stor Betydning, ikke alene ved deres Udstrækning, men ogsaa paa Grund af de store finansielle Ofre, der forlanges, at det vel vilde være værd og rigtigt at drøfte dem nøjere og gaa dem nærmere igennem, især ogsaa fordi de i det andet Ting have været saa overordentlig indgaaende behandlere, saa at det vist vil være rigtigt, at Landstinget anvender nogen Tid, selv om det nu er paa Slutningen af Samlingen, til at se nøjere paa disse Forslag.

Det er ikke med megen Glæde, at i alt Fald jeg for min Person har set, at disse mange Lovforslag, der ere indbyrdes uafhængige af hverandre, ere blevne kobledede sammen til eet Forslag. Være de komne til os hver for sig, saaledes som de vare forelagte af Regeringen, kunde de være blevne behandlere med ikke lidt større Omhu. Nu da de komme paa en Gang, vil det jo blive en meget summarisk Behandling, der kan blive dem til Del, og om det er til Gavn for Sagerne, er vistnok meget tvivlsomt. De kunne jo deles i to Dele: de af Regeringen indbragte Forslag og det af Medlemmer indbragte. Medens man nu har samlet disse Forslag under et, har man udskudt et af de allervigtigste af dem, Regeringen har fremlagt, Forslaget om Korsør Dampfærgenhavns Udvidelse, hvilket i høj Grad maa beklages, thi dette Forslag vilde jo have den allerstørste Indflydelse paa hele Udviklingen af vor Jærnbantrafik og er i Virkeligheden kun en Fortsættelse af det allerede paabegyndte Arbejde med Anlæg af Dobbeltspor gennem Sjælland.

Det af disse 4 sammenkoblede Forslag, som har langt den største Betydning, er Forslaget om Gedser—Warnemünde Routen. Det er jo i sin Tid blevet forelagt af Regeringen i Folketinget, efter at der var gjort mange og store Forarbejder for at faa denne Route bragt godt frem, idet man i sin Tid begyndte med at bygge en Bane fra Nykøbing paa Falster til Gedser og anlagde den store Havn ved Kroghage, og Staten senere forpagtede den falsterske Bane. Det var altsammen forberedende Fortagender til det sidste Skridt, Anlægget af en Dampfærgenhavn og

Etableringen af en Dampfærgedrift. Denne Drift af Dampfærger mellem Gedser og Warnemünde har nok fra Folketingets Side faaet en Slags Billigelse, idet der i sin Tid blev bevilget Ministeren en Sum til at gøre Forundersøgelser, og støttet paa denne Bevilling er der af vedkommende Minister blevet indledet Forhandlinger med den mecklenburgske og den preussiske Regering for at faa passende og gode Forhold tilvejebragte paa Sydsiden af Østersøen. Dette er ogsaa lykkedes i en overordentlig Grad, idet man fra de nævnte Staters Side har tilbudt at gøre meget store pekuniære Ofre for Anlæg af deres Del af Routen, deres Havne og Anskaffelsen af deres Materiel, langt større Ofre end der forlanges af os, idet man der staar paa bar Bund, hvad Havne angaar. Regeringen maatte derfor tro, at naar den kom til Folketinget med Anmodning om Bevilling til Slutstenen, Anlægget af en Dampfærgenhavn ved Gedser og Anskaffelse af Dampfærgen, maatte det meget hurtigt kunne gaa gennem Folketinget, og Sagen meget hurtigt gøres færdig. Men hvorledes er det gaaet? Ja, det er gaaet, som vi her se. Efter først et Aar at have holdt Sagen fuldstændig hen afgav Folketinget i Fjor en Beretning, hvori det erklærede, at den daværende Minister kunde man ikke betro Udførelsen af dette Arbejde, og i Aar ere vi komne ind i April Maaned, inden vi have faaet Sagen herop fra Folketinget. — Er da denne Sag saa slet, at den har behøvet en saadan Gang gennem Folketinget for at naa hertil? Er det en saa daarlig Anvendelse af Penge at faa denne Route etableret, at det er nødvendigt, at man fra det andet Tings Side tager saa forsigtigt og valent paa denne Sag. Naar vi læse den Betænkning, som det andet Ting har bragt frem, siger den: Nej, det er en vigtig Sag, der bør føres igennem. Den forbinder Millionstaden Berlin med Danmarks Hovedstad og Skandinavien; og den bør for vor egen Skyld føres igennem. Altsaa Betænkningen siger dette klart nok. Men under Forhandlingerne i det andet Ting have Medlemmerne Gang efter Gang søgt at svække denne Linies Betydning og udtalt Tvivl om, hvorvidt den vilde betale sig, idet man har gjort gældende, at baade Tonnagen og Passagerantallet vil være saa lille, at det ikke vil kunne betale sig at anlægge Dampfærgen. Man har endvidere gjort gældende, at der kun passerede 21,000 Passagerer aarlig, og at Tonnagen kun udgjorde 2,000. Den højtærede Indenrigsminister meddelte imidlertid, at de rej-