

selvfølgelig for yderligere at begunstige den, at man vedtog. København—Køge-Banen som Statsbane.

Jeg er i det hele noget betænkelig ved, at vi paa dette Tidspunkt ofre et saa stort Beløb som dette paa yderligere at begunstige denne Route. Det forekommer mig, at det maaske kunde være formaalstjenligere, hvis man nu vil ofre saa store Beløb paa vort Jernbanevæsen, at vi saa tage mere Hensyn til de indenrigske Forbindelser; der har jo i sin Tid, ogsaa under Jernbaneforhandlingerne, været talt om en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, en Forbindelse, som vil koste et lignende Beløb som det, der her er Tale om. I det hele er jeg noget betænkelig ved i den økonomiske Situation, vi have nu, og hvor det jo gælder om at økonomisere, paa et Bræt at gaa til en saa betydelig Udgift som 10 Mill. Kr. Det vil jo nemlig sige i Virkeligheden $\frac{1}{3}$ af samtlige Udgifter, som vi i de kommende 12 Aar skulle anvende til Statsbaneanlæg her i Landet. Men det er jo muligt, at vi skulle gøre det, alt vel overvejet, og jeg skal, som sagt, heller ikke udtale mig derimod, skønt jeg har mine Betæneligheder. Jeg mener, at vi maa have Lovforslaget i et Udvalg, og Udvalget maa have Lejlighed til nærmere at overveje hele dette Spørgsmaal.

Valdemar Olsen: I Modsætning til den ærede Ordfører for Reformpartiet (P. T. Nielsen) kan jeg straks melde mig som en absolut Tilhænger af det foreliggende Lovforslag. Det er vel i første Linie Konkurrencen mellem den svensk-tyske Forbindelse og vor Forbindelse mellem København og Warnemünde, der har bevirket, at dette Lovforslag er fremkommet. Der er ogsaa al Grund til, at vi tage os i Vare for, at denne svensk-tyske Route ikke overfløjer vor, vi bør søge stadig at vise os konkurrencedygtige overfor den. Den nye Ordning paa Sassnitz—Trelleborg-Routen træder i Kraft allerede i Aar, og hvis vi da intet gøre, er der Fare til Stede for vor Forbindelse med det sydlige Udland. Faa vi derimod den foreslaaede Bro fra Masnedø til Orehoved, vil vor Route være den bedste af de to, og vi ville være konkurrencedygtige, men ogsaa først da. Saa længe vi ikke have den Bro, kan man ikke sige, at vi ere fuldt ud konkurrencedygtige, og saa længe kunne vi ikke med Ro se paa den svensk-tyske Routes Udvikling.

Den nuværende Overfart mellem Masnedø og Orehoved er højst generende. Der

gaar megen Tid til Spilde ved denne Overfart. Paa Masnedø skal Toget deles i tre Dele, og deraf skulle de to Dele over med to forskellige Færger. Een Færge kan ikke besørge dette, der skal altid to Færger over med hver sin Del af Eksprestoget. Disse to Færger kunne naturligvis ikke komme over til Orehoved Færgestation paa een Gang, de maa følge noget efter hinanden, og der gaar vel omtrent 10 Minutter mellem, at den første og den anden Færge kommer til Orehoved Færghavn. Eksprestoget kan saa først føres videre, naar begge disse to Dele ere rangerede fra de to Færger over i Berlinerekspressen. Det herved fremkomne Ophold ved Orehoved Færgestation virker trættende og irriterende paa de rejsende. Jeg behøver ikke at sige mange Ord om, at dette fuldstændig vil forandre sig i det Øjeblik, vi have Broen.

Men dertil kommer saa de Ishindringer, som Tid efter anden findes ved Overfarten Masnedø—Orehoved. I og for sig ere vore Færger meget snilde Tingester, det maa man sige. De lægge hurtigt til, og Togene kunne hurtigt komme ud paa Færgerne, saa under almindelige Forhold er det udmærkede Indretninger, men saa snart der kommer lidt ekstraordinært i Vejen, er Forbindelsen langtfra saa god, som man kunde ønske, og det gælder særlig, naar Isen lægger Sundet til dernede. I Isen kunne Færgerne slet ikke klare sig. Hjulskovlene blive slaade i Stykker, og dermed er hele Færgen ubrugelig. Endvidere pakker Isen sig ind i Færgelejerne, saa at Færgerne have vanskeligt ved at komme ind i disse. De maa gentagne Gange — jeg taler her ifølge Selvsyn — bakke tilbage og tage ny Fart for at presse sig igennem Pakisen ind i Færgelejerne. Isen kan ikke af sig selv komme ud af Færgelejerne, den skal bogstavelig presses ud deraf, og at dette gaar ud over saavel Færgerne som Færgelejerne, og at det ogsaa tager en Del Tid, er indlysende. Men dertil kommer, at de forholdsvis faa Isvintre, vi have haft i den Tid, vi have haft Færgeforbindelse dernede, kunne vi ikke regne med. Der har tidligere været ganske anderledes haarde Isvintre, end vi have haft i den Tid, Færgeforbindelsen har været der, og vi maa derfor regne med, hvis vi skulle beholde Færgeforbindelsen, at der vil opstaa langt betydeligere Hindringer for den, end der har vist sig hidtil. Man maa let kunne regne med, at der i adskillige Vintre herefter vil kunne komme f. Eks. en Maanedes Standsning paa