

[Landbrugsministeren.]  
rimeligt, hvis der skal foretages en Ændring her, at den saa sker i Forbindelse med Lønningslovens almindelige Revision i den næstkommende Rigsdagssamling.

Hermed sluttede Forhandlingen om dette Afsnit.

Ændringsforslagene Nr. 1 og 2  
vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 396 og 397  
vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 90—114  
vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 390, 402, 416 og 418  
vedtoges uden Afstemning.

Det Afsnit, der derefter sattes til Forhandling, var det *Ministeriet for offentlige Arbejder* vedrørende, nemlig:

Lovforslagets § 2 A.—D., P. og R. samt § 26 II. B. 2. c. og k. og C.  
Bilag Nr. 3—19 og 26—27 samt Nr. 286 og 291.

Ændringsforslag Nr. 3—27 og 50—56 samt Nr. 398, 401, 406 og 407 paa Udvalgets Liste.

Lovforslagets § 16 samt § 26 II. D.  
Bilag Nr. 115—117 samt Nr. 292 og 296,  
Ændringsforslag Nr. 166—187 samt Nr. 408, 409, 413 og 414 paa Udvalgets Liste.

**Ordføreren (C. O. Pedersen):** Der er stillet en meget lang Række Ændringsforslag vedrørende Ministeriet for offentlige Arbejder, dels angaaende en Række Understøttelser og dels angaaende en Række Nedsættelser af Bevillinger, enkelte Steder dog ogsaa angaaende Forhøjelser. Men der er Enighed om samtlige Ændringsforslag med Undtagelse af Nr. 12, som drejer sig om Forarbejder til en ny tresporet Færge til Store Bælts Overfarten. Overfor dette Ændringsforslag har det ærede Medlem Hr. Korsgaard taget Forbehold. Alle de øvrige Ændringsforslag skal jeg paa Udvalgets Vegne anbefale, og ogsaa Ændringsforslag Nr. 12 anbefaler jeg paa et Flertals Vegne Tinget at stemme for.

**Korsgaard:** Grunden til, at jeg ikke uden videre har kunnet tiltræde Ændringsforslag Nr. 12, er bl. a. den, at jeg gerne vil give den højtærede Minister Lejlighed til at udtale sig om det foreliggende Spørgsmaal. I Forbindelse med Dagsordenen, eller hvad man nu skal kalde den, om Transportvanskelighederne paa Grund af Isen, specielt Transportvanskelighederne i Store Bælt, blev det jo diskuteret, om man skulde købe en Isbryder eller ikke, og hvorledes denne Isbryder eventuelt skulde være indrettet. Men hvad man nu end vil, forekommer det mig, at der ikke kan være Tvivl om, at de to Spørgsmaal finansielt set bør tages op til Overvejelse paa samme Tidspunkt. En ny Færge, formentlig en ny tresporet Færge, hvad enten den saa bliver med Damp som Drivkraft eller med Dieselmotor, vil vel koste henimod 3 Mill. Kr. En ny Isbryder — og jeg havde fra den paa-gældende Debat det Indtryk, at man fra alle Sider mente, den vilde være nødvendig — vil vel koste en halvanden til to Millioner Kroner. Alt i alt kan der altsaa være en Mulighed for, at vi her staar overfor en samlet Udgiftspost paa, skal vi sige fra 4 til 5 Millioner Kroner, og det er jo et ikke helt lille Beløb. Jeg vil altsaa gerne spørge den højtærede Minister, om han ikke er enig i, at vi højst sandsynlig kommer til at staa heroverfor. Jeg gaar ud fra, at de Overvejelser, som skulde kunne anstilles paa Grundlag af den Bevilling, som Ministeren har faaet Tilsagn om fra Flertallet af Finansudvalgets Medlemmer, højst sandsynligt i hvert Fald fører til, at man køber en Færge, og da jeg, som sagt, med Henblik paa den Debat, som har fundet Sted, gaar ud fra, at man ogsaa maa have en Isbryder, synes jeg, at det bliver mange Penge. Og jeg vil da spørge, om det ikke kunde være forsvarligt at nøjes med at købe en Isbryderfærge, som baade kan være Isbryder og dog til en vis Grad tjene som Reserve for det Materiel, vi har. Med det Kendskab, jeg mener at have til Overfartsforholdene paa Store Bælt, tror jeg, man har Lov til at sige, at naar de tre Færger „Korsør“, „Odin“ og „Christian IX“ er i Orden, er det tilstrækkeligt, saaledes som Trafikken er for Tiden. Saa har vi jo som Reserve et Par Hjulfærger, der ganske sikkert ikke er alt for gode; navnlig vil man vel finde, at Behagelighederne paa dem ikke er store nok — man glemmer jo saa hurtigt de Ubehageligheder, man har haft, men jeg er dog ganske sikker paa, at i det Øjeblik man under Isforhold befinder