

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Betydning ikke mindst, fordi det her drejer sig om en Kontinentalrute. Saa længe man er henvist til at lade denne Færge gaa i Tur med de to hurtige, moderne Færger, den danske og den tyske, maa man enten lægge Overfartstiden til Rette efter den gamle langsomme Færge, eller ogsaa tage Forsinkelsen paa Ruten, naar den Færge sejler. Naar henses til Overfartens Betydning for Forbindelsen med det østlige Danmark og det sydlige Udland, og til at Overfarten kan hævde sig i Konkurrencen med Sassnitz—Trelleborg-Ruten, anser Statsbanerne det for nødvendigt, at der bygges en ny Færge til Overfarten af den moderne Type, saaledes at Overfarten disponerer over tre gode Færger.

Jeg skal gerne erkende, at noget af det vigtigste for denne Rute er Anlægget af Storstrømsbroen. Det er givet, at det vil forbedre den allermost; og jeg kan her sige, at jeg haaber til næste Samling at kunne stille Rigsdagen overfor et Forslag om Bygningen af en saadan Storstrømsbro. Men derfor er gode Færgeforhold mellem Gedser og Warnemünde ikke mindre paatrængende. Det er ogsaa vigtigt at sætte godt og særlig bekvemt Vognmateriel ind paa den Rute. Det vil ske i den nærmest kommende Tid. Ligeledes er det vigtigt at sætte Kørselshastigheden op paa denne Rute, og alt dette vil forhaabentlig blive gennemført i de Aar, der kommer. Paa samme Maade er det vigtigt for Forbindelsen mellem København og det øvrige Land, for Forbindelsen Vest paa til England, Syd paa til Tyskland, at der, naar Lille Bælts Broen er færdig, haves tre 3-sporede Færger paa Overfarten mellem Korsør og Nyborg, saaledes at hele Persontogstammer overføres med Færgerne og gennemgaaende Personvogne kan løbe i de vigtigste Forbindelser mellem Sjælland og de jyske Hovedlinier.

Jeg er ganske klar over Statsbanernes vanskelige økonomiske Forhold. Jeg er slet ikke blind for, at ligesom visse Privatbaner rimeligvis maa bukke under for Automobilkonkurrencen og vil blive nødsagede til at lægge ned, saaledes vil det muligvis ogsaa blive nødvendigt for Statsbanerne at kappe visse urentable Sidestrækninger bort. Men Statsbanerne er da heldigvis som Helhed ikke under Likvidation. Og saa længe jeg kun her søger Bevillinger til at forbedre Hovedruterne, den hurtige og bekvemme Befordring ad disse Ruter, saa længe mener jeg, at de to ærede Medlemmer Hr. Korsgaard og Hr. Pitzner bør lade deres Betænkelig-

heder fare; saa længe er der ikke Tale om at kaste gode Penge ud efter de daarlige. Men jeg forstaar nu, at det ærede Medlem Hr. Korsgaard vil sætte sin Tilslutning til denne Færgebevilling i Forbindelse med det af ham ved Finanslovens første Behandling rejste Spørgsmaal om Tilkaldelse af en udenlandsk Ekspert til at ordne Statsbanernes Økonomi. Jeg kan, som jeg sagde ved første Behandling, ikke tjene det ærede Medlem i at imødekomme Henstillingen, ikke fordi jeg sætter Pris paa at være uenig med det ærede Medlem — jeg glæder mig, hver Gang det ærede Medlems Udtalelser falder sammen med mine —, men fordi jeg efter den Erfaring, man andetsteds har gjort — det var jo i sin Tid Mode med disse Ekspertudsendelser — ikke tror paa deres Værdi, og fordi en nok saa dygtig Ekspert indenfor sit eget Lands Jernbaneomraade vil erklære — og herom har jeg positiv Viden — at de fleste Lande er saa væsentlig forskellige med Hensyn til Betingelser for Jernbanedrift, at en udefra kommende ikke ud fra sit Kendskab til sit eget Lands Jernbaneforhold vil være i Stand til at give gode Raad, endsiige sige det forløsende Ord for et andet Lands Jernbanevæsen, særlig da for et Land med saa vanskelige Jernbaneforhold som Danmark. Hvis man drager en Sammenligning mellem danske Jernbaneforhold paa den ene Side og tyske og svenske paa den anden, ser man let Forskellen. I Tyskland har man det naturlige Jernbaneland, med sin centrale Beliggenhed i Europas Fastland, sin mægtige lokale og gennemgaaende Trafik fra de omliggende Lande og videre, sine mange Raaprodukter, der udvindes af Jorden, Kul, Mineralier o. s. v., som skal befordres til nærmeste Industrivirksomhed eller Udskibningshavn. Sverige er ligeledes et godt sammenhængende Jernbaneland med mange Raaprodukter, Jern, Træ, Sten, at befordre paa dets Jernbaner. Baade i Sverige og i Tyskland har Jernbanerne naturligvis nogen Konkurrence fra Skibsfarten, i Sverige Kyst- og Kanaltrafikken, i Tyskland Flodtrafik og Kanaltrafik. Men da den botniske Bugt samt de fleste Floder og Kanaler baade i Sverige og Tyskland som Regel er tilfrosne en stor Del af Vinteren, virker Konkurrencen i hvert Fald ikke overfor de tyske og svenske Baner hele Aaret rundt.

Nogen større Bilkonkurrence i Sammenligning med Danmark har de to Lande ikke tidligere haft, selv om man nu ser, at de svenske Baner i de sidste Aar erklærer