

paa Grund af det Forhold, som i de nærmeste Maaneder havde udviklet sig mellem den daværende Indenrigsminister og dette Thing. Smidertid tror jeg at turde sige — jeg var selv Medlem af Finantsudvalget dengang —, at der i Finantsudvalget viste sig en ikke ringe Stemning for i et væsentligt Punkt at afvige fra Kommissionens Indstilling, nemlig med Hensyn til den Retning, hvori Dampfærgeen skulde gaa. Der gjorde sig her i Thinget og ogsaa senere i Finantsudvalget fra flere Sider den Ansuelse gjældende, at en Dampfærgeforbindelse over Storebelt hellere burde oprettes mellem Halskov og Knudshoved end mellem Korsør og Nyborg. De Grunde, der i Kommissionens Betænkning vare anførte herimod, forekom mig, og jeg tror ogsaa at kunne sige, andre Medlemmer af Finantsudvalget, ikke at være fyldestgjørende. Nu har Regeringen foreslaaet, at der skal oprettes en Dampfærgeforbindelse over Storebelt gaadende fra Korsør Havn til Nyborg og den Beføstning, som er anslaaet dertil, er den samme, som var foreslaaet af den omhandlede Kommission, 1,650,000 Kr. Regeringen er ikke i sine Motiver gaaet nærmere ind paa det Spørgsmaal, hvorvidt Dampfærgeen burde anlægges mellem disse to Havne eller imellem Halskov og Knudshoved. Jeg tør maasse ogsaa antage, at Regeringen i saa Henseende i det Væsentlige støtter sig paa de Betragtninger, som bleve gjorte gjældende af den desangaaende i 1874 nedsatte Kommission. Derimod er Regeringen i sine Motiver gaaet udførlig ind paa det Spørgsmaal, hvor Dampfærgeen, naar det var fastslaaet, at den skulde udgaa fra Korsør og Nyborg Havne, skulde slutte til, navnlig da med Hensyn til Korsør Havn. Det Spørgsmaal skal jeg nu ikke gaa nærmere ind paa. Det er fra det Synspunkt, jeg har i denne Sag, uden Betydning, idet jeg aldeles afgjort mener, at, naar der skal anlægges en Dampfærgeforbindelse over Storebelt, bør den følge den korteste Vej, søge at forkorte Seiladsen og den Tid, der bruges dertil, saa meget som muligt. Kommissionen bemærker i saa Henseende, at Afstanden vil blive forkortet cirka 1 Mil ved, at Dampfærgeforbindelsen lægges mellem Halskov og Knudshoved istedetfor mellem Korsør og Nyborg. Dette er temmelig lavt regnet; Forkortelsen vil vist findes at være nærmere ved 5 Fjerdingvei. Det vil selvfølgelig bero paa, hvilke Punkter der vælges, saa det kan naturligvis ikke angives med fuldstændig Nøjagtighed. Kommissionen siger fremdeles, at Seiladsen vil blive forkortet cirka 20 Minuter. Det er ikke saa ganske lidt paa denne Vej, og det er klart, at, naar der er Tale om en Dampfærgeforbindelse, i det Hele om en kombineret Forbindelse af Jernbaner og Dampfærger eller

overhovedet af en Dampforbindelse tillands og tilvands, har det overordentlig stor Betydning, at Forbindelsen tilsløs bliver saa kort som muligt. Det medvirker altid ganske væsentlig til at forøge Trafikken, og som bekendt er Staten med Hensyn til denne Forbindelse ingenlunde uden Konkurrence, idet den har til Konkurrenter saavel den tybste Postfart til Kiel som den private danske Dampskibsart til de nordligste og mellemste Havne i Sjælland. En Forbindelse, hvorved Farten over Storebelt vilde blive 20 Minuter kortere, vilde ganske sikkert bevæge flere Rejsende end hidtil til at benytte Jernbanen gennem Landet, navnlig naar, hvad man maa vente, Hurtigheden paa Jernbanerne saavel paa Sjælland som gennem Fyn og Sjælland, vil blive forøget i Lighed med, hvad der finder Sted paa andre Hovedbaner i Udlandet. Det forekommer mig ogsaa noget besynderligt, noget modsigende, naar den høitærede Regering paa dette Punkt, der ubestridelig er det vigtigste Overtartssted her i Landet og ikke er et provindsielt Overtartssted, men et almindelig dansk Overtartssted, ja tør siges at have international Betydning, betænker sig paa at vælge den korteste Linie og formindste Søforbindelsen saa meget som muligt, imedens samme Regering og samme Minister i denne Samling har stillet Forslag om at formindste Seiladsen mellem Sjælland og Falster med den Strækning, som Jernbanen over Masneds vil andrage, et Forslag, jeg i og for sig fuldstændig billiger. Jeg indskyder, at jeg ingenlunde taler mod dette Forslag, men kun uddrager Konsekventerne deraf. Naar Regeringen har foreslaaet, at den sjællandske Jernbane skal fortsættes over det smalle Farvand ved Masnedsund til Sydspidsen af Masneds, hvorved Veilængden tilsløs mellem den sjællandske og falsterke Bane vilde blive betydelig kortere, og naar Regeringen fremdeles ogsaa i den allerseneste Tid er gaaet ind paa og selv i Grunden har taget Initiativet til, at man paa et Overtartssted som Oddefund ikke kommer til at seile fra Struer til Thyholm, men at der anlægges en Jernbane med en Beføstning af, jeg antager 7—800,000 Kr. ialt, naar man tager Jernbanen fra Struer til Oddefund, og Dampfærgeforbindelsen bliver foretagen paa det smalleste Sted, da forekommer det mig i allerhøjeste Grad paafaldende, at samme høitærede Minister paa dette, det vigtigste Overtartssted i Danmark, stiller Forslag om at forøge Veilængden 5 Fjerdingvei tilsløs. Naar vi fremdeles sammenligne med Forholdene i 1874 de Forhold, der nu finde Sted, vil det ses, at siden den Tid er Trafikken mellem Korsør og Nyborg steget ganske betydelig. I de Aar, der ere lagte til Grund for Kommissionens Beregninger, Overtartssted og Forslag, blev der i Retningen Korsør—Nyborg befordret i 1871: 17,000 Centner Fragt-