

Endvidere skal jeg nævne, at det følger af sig selv, at det, at vi have tre Forbindelser med Udlandet, en over Kiel—Korsør, en over Bamdrup og en over Gjedser, maa selvfølgelig tynge paa et Budget som Jernbanevæsenets nuværende. Jeg har derfor nogen Grund til at tage Anstand paa det Spørgsmaal, ad hvilken Vej man skal bevæge sig. Der foreligger i den Henseende mange Anordninger, og det beror jo heller ikke saa ganske paa vor egen Bestemmelse, men en Forhandling med udenlandske Magter er jo i saa Henseende nødvendig. Der kan jo være Tale om Udvikling i forskjellig Retning, og der kan jo navnlig være megen Grund til at vente en Udvikling af Ruten over Gjedser. Jeg har gjort et positivt Skridt lige overfor det høje Thing, idet jeg ved sidste Forelæggelse af Finantsloven har udtaget de Forslag, der gik ud paa at oparbejde Lillebælt-Farten; det betyder, at jeg nu har taget Anstand lige overfor det Spørgsmaal, i hvilken Retning Udviklingen skalde gaa. Hvilken Retning man end vil gaa i, saa vil det medføre store Opofferelser og ikke mindst Gjedser-ruten, den maa føre ikke blot til en Dampferge, men der maa dertil søies en bedre Forbindelse med Helsingør og maaste ogsaa med Rjøge, og kommer man ind under alvorlige Vinterforhold, saa vil der blive Tale om en fast Bro mellem Falster og Masnedø. En saadan Bro kan bygges — jeg har foreløbig ladet det undersøge — for en Udgift af c. 7 Millioner Kroner. Jeg nævner blot dette for at vise, at jeg stiller mig saaledes, at jeg kan gaa til den ene eller den anden Side, men forbeholder mig nærmere Undersøgelse af Forholdene, inden jeg udtaler mig nærmere. Kommer man til den Bro, at man skal give noget Afkald paa de Forbindelser, man har betragtet som Hovedforbindelsen med Udlandet, saa vil man efter min Mening med Nødvendighed komme til endnu en indenlandsk Forbindelse, som vil bringe den største Del af Sjælland i postalst Henseende og ogsaa for Kæfende langt nærmere Kjøbenhavn end hidtil, nemlig til en virkelig Udvikling af Ramlundborg-ruten. Man vil, ved en Udvikling af denne Forbindelse, naar man gaar nogenlunde tidlig fra Kjøbenhavn, kunne fordele Posten over hele det nordlige Sjælland 3 & 4 Timer før end nu. I Diebliffet har man ikke Kræfter til at spænde saa vidt, men hvis man giver Afkald paa nogle af de mellemrigste Ruter, saa tror jeg, at det vil blive til Gavn for hele den indenlandsk Trafik. Dette vil jeg blot nævne her ganske foreløbig.

Jeg skal tillade mig nogle faa Bemærkninger med Hensyn til Spørgsmaalet under Nr. 20 i Betænkningen angaaende Jernbane-

raadet. Udvalgets Flertal erkjendte ikke, at den paagjældende Lov af 2den Juli 1880 — der i sig optager, henviser til og derfor ogsaa maa sammenholdes med Loven af 14de Marts 1867 om Driften af de jydsk-sjyenske Baner — gav Hjemmel til at oprette et Jernbaneraad. Jeg antager imidlertid, at Loven giver tilstrækkelig Hjemmel derfor, og i alt Fald er der behørig administrativ Hjemmel dertil. Naar Flertallet forundrer sig over, at man kan anse noget Saadant for nødvendigt 6 Aar efter Overdragelsen af de sjællandske Baner, da forekommer det mig dog, at man har overset Hovedpunktet. Hovedpunktet er nemlig det, at det først var i April 1886, at Jernbanestyrelsen blev forenet under en Generaldirektør, og at det altsaa først var paa det Tidspunkt, at der blev Spørgsmaal om, hvorledes man i større Træk skalde ordne Jernbanevæsenet. Allerede den Gang var der i den daværende Styrelse Ønske om at kunne raadføre sig med kyndige Mænd, der kunde repræsentere Trafikkens Interesser. Smidlertid troede jeg ikke, det var nødvendigt eller i alt Fald saa ønskeligt, at man burde skride dertil; men efter at de nye Fartplaner vare blevne indførte, kom jeg til den Erkjendelse, at Hovedbestyrelsen for Jernbanevæsenet har lettere ved at paapege Hovedveiene end egentlig at finde det, som er konvenabelt for den lokale Trafik. Det følger af sig selv, at der ved den kan være mange Hensyn at tage, som Opmærksomheden først vil blive henledt paa af dem, der have Skoen paa og vide, hvor den trykker. Dette er en Hovedgrund til, at man er gaaet til en saadan Ordning, og dertil kommer, at vel ere de indenrigske Tarxter satte saa lavt, at jeg vilde være meget betænkelig ved en Medsættelse af dem, men derfor kan der meget godt være Tale om forskjellige Endringer af Bevæmmelighedshensyn, og en Jernbanestyrelse er ikke stillet saaledes, at den altid er i Stand til at se, hvad der bedst konvenerer de enkelte Næringer. Der kunde derfor være Grunde til at tage disse Ting under Overveielse, og derfor er det paagjældende Skridt stet. At det ikke kunde stet, førend Jernbanerne fik en fælles Styrelse i Generaldirektøren, synes jeg er naturligt. Det stete som sagt ikke strax, men senere, fordi man da fandt det nødvendigt og betimeligt.

Den ærede Ordspører nævnte endelig et lille Spørgsmaal om Sneeshjærme, om hvilket Udvalget har ønsket at konferere med mig. Jeg tror, den ærede Ordspører vil indrømme, at denne Konference, som forresten var meget livlig, ikke førte til noget som helst Resultat. Jeg meddelte de ærede Medlemmer, hvad jeg vidste om dette Spørgsmaal, og betegnede