

fæstelsen af Loven 9de Februar 1866 om en Bane fra Kjøbenhavn til Syltholm og Anlæget af en Havn dersteds.

I Ministeriets fornævnte Skrivelse til Udvalget findes en Anthydning af, at Syltholmsanlæget er overflødiggjort ved Etableringen af Gedserforbindelsen, men hertil maa bemærkes, at denne Forbindelse kun kan faa større Betydning for Trafikken med Sydøsteuropa, og at den lange Søoverfart over et i mange Tilfælde meget uroligt Hav i Forbindelse med de vanskelige Besejlingsforhold paa begge Sider, særlig paa tyff Side, gør en Dampfærgesforbindelse, om ikke umulig, saa dog mindre sikker og værdifuld, hvorimod Syltholmsforbindelsen vil have en tilstrækkelig stor Opgave med Overtagelsen af den allerførste Del af den skandinaviske Jærnbanetrafik paa Sydvesteuropa, i hvilken Retning Skandinaviens største Handelsomsætning foregaar, og at denne Forbindelse kan blive langt sikrere, derfor borger de dervedværende Havneanlægs- og Besejlingsforhold. Søoverfarten der er jo kun $2\frac{1}{2}$ Mil, Havet forholdsvis roligt og selv i de strengeste Isvintre næsten aldrig spærret af fast Is og kun i ganske faa Tilfælde af Drivis.

Disse Momenter vil forhaabentlig tilstrækkelig svække enhver Anthydning af, at Gedserforbindelsen skulde have forringet Syltholmsforbindelsens Betydning i nogen nævneværdig Grad.

Den Indvending, der, saavel i Ministeriets Svarskrivelse som i Udvalget, er fremsat med den største Styrke imod Mindretallets Forslag, er den, at Forbindelsen over Rødby—Femern ikke kan antages at gøre Dobbeltsporet mindre nødvendigt, da man formener, at Lokaltrafikken mellem Sjælland og Fyn-Sjælland alene vil kræve et saadant.

Ogsaa dette Argument maa Mindretallet imødegaa med et Par Bemærkninger.

Overførelsen af Korsør—Niels-Routens Trafik til den ny Linie maa uden Tvivl give en betydelig Formindstelse af Trafikken paa Routen Roskilde—Korsør.

Som allerede nævnt, maa Danmark, alene for at besørge Natforbindelsen, holde tre større Skibe i denne Fart, og da Tyskland vel maa benytte et lignende Antal til Dagfarten, vil det vist være en stor Overraskelse for mange, om Frigørelsen for denne Trafik ikke maatte være en betydelig Bøttelse; dernæst vil Nabningen af den projekterede Banelinie Tølløse—Rudi-Bedby—Slagelse nok ogsaa bidrage en Del til Besørgelsen af Lokaltrafikken imellem Kjøbenhavn og Sjællands Vestkyst. Naar der til Tjeneste for denne Trafik, foruden den ny nævnte ny Linie, have de tvende gamle, af hvilke Kalundborglinien fornylig er blevet suppleret med en statsunderstøttet Dampskibsforbindelse til Aarhus, saa kan Mindretallet ikke tro, at Engstelsen for, at denne Lokaltrafiks gode Kjøgt ikke kan ske uden Dobbeltsporet, er vel begrundet, og saa meget mindre dette som hele Sydøstjællands og de sydlige Ders Jærnbanetrafik efter Ræstved—Slagelse Banens Anlæg naturligt gaar ad denne Bane.

Uagtet Mindretallet finder, at disse ubelukkende fra selve Trafikforholdene hentede Grunde vilde være tilstrækkelige til at gøre dets Forslag om en fornyet Overvejelse af Spørgsmaalet forsvareligt, maa det dog endnu hyderligere tillade sig at henlede det høje Rings Opmærksomhed paa, at flere andre temmelig vigtige Statsinteresser ogsaa ville blive fremmede uden nogen Ekstraudgift, efter Mindretallets her skitserede Plan til Ordningen af det rejste Trafikspørgsmaal.

Lovgivningsmagten har gennem en lang Række ved en hel Række Lovbestemmelser og Bevillinger til Beløb af mange Millioner Kr. vist sin varme Interesse for Fiskeri, Havne- og Besejlingsforholdene ved mange af vore Kyster; men ogsaa i denne Henseende vilde en meget betydelig og paatrængende Opgave blive løst.