

søge, om det kan lade sig gennemføre uden at det paafører Telegrafvæsenet altfor store Byrder. Kun maa jeg dog sige, at hvis man vil gaa til at give dem fri Hjem- og Henrejse hver 14. Dag, er det et Spørgsmaal, om det ikke er lidt rigeligt, at de ogsaa skulle have fuld Dagløn foruden denne yderligere Indrømmelse; thi saa vilde de maaske bagefter komme og sige: Maa vi ikke faa Hjemrejse hver 8. Dag, og saa vilde de maaske søge at beholde ogsaa den fulde Dagløn for disse Frirejser. Det kunde dog maaske blive vel rigeligt. Men dette Spørgsmaal skal som sagt blive overvejet.

Det ærede Medlem fra Kalundborg (Rode) spurgte mig om Forholdene i Vinter under Istransporten og ønskede at vide, hvilke Erfaringer der var gjort med Hensyn til den Isvanskelighed, som vi havde haft i Vinter. Jeg udtaler mig gerne om dette Spørgsmaal, ikke mindst, fordi der i Bladene har været fremsat adskillig Kritik overfor Statsbanerne, en Kritik, som er gaaet ud paa at besvære sig over, at der ikke er gjort alt, hvad der kunde gøres fra Statsbanernes Side for at gennemføre Trafikken saa hurtigt og saa godt, som det overhovedet havde været muligt. Jeg kan forsikre det høje Ting og det ærede Medlem om, at der fra Statsbanernes Side har været gjort, hvad der kunde gøres, for at fremme Trafikken under disse vanskelige Forhold. Man har henvist til og sammenlignet Routen Gedser-Warnemünde med Routen Trelleborg-Sassnitz. Men Forholdet har været dette, at vi have haft det Uheld at have Isdrift i Aar, medens Trelleborg-Sassnitz-Routen har været fri derfor. Der kunde let have været Vindforhold, der kunde have bevirket, at Forholdet var blevet det omvendte, saa at Vanskelighederne vare komne paa den sidste Route og ikke paa Gedser-Warnemünde-Routen. Vi have imidlertid haft Vanskelighederne i Aar, og de have været endogsaa meget betydelige. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Forholdet ved Storstrømmen skal jeg sige, at „Stærkodder“ blev stationeret ved Masnedø for at assistere der, da man havde Erfaring for, at Færgerne ved denne Overfart kunde have Vanskelighed ved at klare sig. Denne Erfaring havde man fra tidligere Vintre, og derfor blev „Stærkodder“ straks, da Frostene begyndte, dirigeret ned til Masnedø, og den har stadig været der, men den har endnu ikke været benyttet, da det har vist sig, at Færgerne hele Tiden have kunnet benytte

en Rende i Isen, som Færgerne selv ved den hyppige Sejlads have opretholdt. Der har derfor ikke ved Storstrømmen været særlige Vanskeligheder.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Gedseroverfarten skal jeg bemærke, at da man sidst havde Isvinter i Danmark, havde Statsbanerne kun een Skruefærge, nemlig Isbryderfærgeren „Jylland“. Da det imidlertid viste sig, at den klarede sig udmærket, maatte man være berettiget til at antage, at de med meget kraftige Maskiner forsynede Skruefærger ved Gedseroverfarten, som vare anskaffede senere, ogsaa maatte kunne klare sig. Denne Antagelse har vist sig rigtig, idet Skruefærgeren „Prins Christian“ har klareret sig ganske udmærket. Isbryderen „Thor“ har vist sig at være denne Færge ganske underlegen i Arbejdet i Isen. Dette hænger noget sammen med, at Isbryderen er meget dybtgaaende og Renden forholdsvis lidt dyb udfor Gedser; naar der saa er en meget tyk, maaske flere Meter tyk Is, og Isbryderen i Kraft af sine stærke Maskiner løber op paa Isen og knuser den nedefter, gaar Isen i Bunden, og saa bliver Isbryderen, som er saa dybtgaaende, hængende paa Isstykkerne. Færgeren, som ikke gaar saa dybt, har vist sig at være bedre egnet paa denne Plads og at kunne gøre bedre Besked, end Isbryderen „Thor“ har gjort. Der er saa blevet klaget over, at „Thor“ kom for sent derved, men det er en Klage, som ikke er fuldt berettiget, idet „Thor“ betids blev dirigeret derved, men den blev opholdt af Snestorm og kom derfor først til at afgaa den 7. Februar i Stedet for, at den skulde være afgaaet den 6. Tæt Taage i Forbindelse med Is opholdt Skibet under Vejs, hvorved det blev yderligere forsinket. Saaledes som det altsaa i Begyndelsen af denne Maaned gik ved Gedser, gik det i Januar 1893 ved Korsør, hvor Havneindløbet var spærret fra den 18. til den 26. Januar, og saaledes som det er gaaet her i denne Vinter, saaledes kan det ved en anden Lejlighed gaa ved Sassnitz-Trelleborg-Routen, hvis Isen skulde lægge sig derover og vore Kyster muligvis blive fri.

Det ærede Medlem (Rode) spurgte mig om, hvorvidt lignende Isvanskeligheder kunde tænkes at indtræde, hvis vi fik en Rødby-Femern-Route. Derom kan jeg kun sige, at der selvfølgelig vil kunne komme Isskruninger i det forholdsvis smalle Farvand, hvis Isen presser meget stærkt ind fra Østersøen, men Forholdene ere absolut gunstigere der, idet der nemlig er