

gods, i 1872: 34,000 og i 1873: 50,000 Centner; men i de følgende Aar 1874—1880 er det steget fra 50,000 til 95,000 Centner. I det Hele ee Forsendelserne i Løbet af de 9 Aar, 1871—72 til 1879—80, begge inklusive, stegne fra 17,000 til 95,000 Centner i Retningen Korsør—Nyborg, fra 22,000 til 88,000 Centner i Retningen Nyborg—Korsør og altsaa fra 39,000 til 183,000 Centner i begge Retninger tilsammen. Det er altsaa en Stigning af indtil det fire-femdobbelte i Løbet af disse 9 Aar, og det uaagter der ikke er Dampfærgesforbindelse, hvorfor det ogsaa tør forudsættes, at en Dampfærgesforbindelse vil skabe en yderligere forøget Stigning. Svad jeg her særlig vil tillade mig at bemærke, er, at de Forudsætninger, hvorfra Kommissionen i sin Tid gik ud med Hensyn til Fragtgodsforsendelse, at den maatte antages at blive saa og saa stor efter de Erfaringer, man da havde, ere blevne overtrufne meget betydelig; man maa nu gaa ud fra langt større Tal, end Kommissionen lagde til Grund for sine Forslag, og som Følge deraf tør man ogsaa ræsonnere anderledes, end Kommissionen fra sit Standpunkt fandt sig foranlediget til. Hertil kommer en anden Omstændighed. Det kan dog sikkert ikke være Regjeringens Hensigt at lade Overfartsforholdene paa Storebelt i Vintervre blive henstaaende i ret lang Tid, uden meget grundige og gennemgribende Forbedringer. Selv om Regjeringen ikke anser det for ubetinget fornuftigt i dette Øieblik at træffe saadanne Foranstaltninger, maa dog saavel den som Enhver, der har beskæftiget sig med saadanne Forhold, kunne sige sig selv, at der ikke kan gaa ret lang Tid hen, inden der maa tages alvorlig fat og man vil da komme til at udføre flere eller færre af de Foranstaltninger, Kommissionen i saa Henseende har bragt i Forslag. Men naar dette nu kan forudses, reiser sig ganske naturligt det Spørgsmaal, om ikke Sagen bør tages under samlet Overveielse, og bevares dette bekræftende, maa man dernæst spørge sig selv om, paa hvilken Maade Sagen bedst lader sig ordne, betragtet som Helhed. Selv om man nu ikke vil foretage alle Foranstaltningerne strax, bør man dog gjøre sig klart, hvilke Foranstaltninger det er, der bør foretages, og da forekommer det mig, at der ikke vil kunne hengaa ret lang Tid, inden vi under alle Omstændigheder maa komme til at føre den sjællandske Jernbane til Halskov og den fynske til Knudshoved. Det kræve Overfartsforholdene om Vinteren allerede nu, og Enhver vil indse, at der om ikke lang Tid ikke vil være to Meninger om, at det maa ske, hvoraf da ogsaa nødvendigvis maa følge Anlægget af en Mole ved Knudshoved og en Vinterhavn ved Halskov. Svad en Tilflugtshavn paa Sprogø angaar, har Kommissionen jo henstillet den som et Fremtidsspørgs-

maal, og jeg kan ikke finde, at de Grunde, den har anført for Anlæg af en saadan Havn med en Beføstning af 11—1200,000 Kr., ere afgjørende. Ivertimod tror jeg, at en Tilflugtshavn paa Sprogø ved at hidloffe et større Antal Skibe, vil i strenge Vintervre bringe disse i temmelig stor Forlegenhed, idet de ikke ville kunne proviantere. Jeg antager, at en Tilflugtshavn ved Store Belt fornuftigvis bør anlægges ved Halskov, og dertil foreligger allerede Forslag fra Kommissionens Side i Skikkelse af den omtalte Vinterhavn. Anstæffelsen af et Dampstib til Vinterbrug i Store Belt er allerede paa Tale, saa den Del af Kommissionens Forslag med Hensyn til Vinterforanstaltninger foreligger allerede, selv om den ikke foreligger i nærværende Lovforslag. Derved vilde man have de væsentligste Dele af de Foranstaltninger, der ere fornødne for at tilveiebringe Dampfærgesforbindelse mellem Halskov og Knudshoved. Man vilde have Jernbaner; man vilde have Molen, og ved Siden deraf vilde man have Vinterhavnen. Det, som der da vilde udkræves, vilde være, at der blev anlagt en direkte Forbindelse imellem den nuværende Svendstrup Station paa den sjællandske Jernbane — en lille Teglværksstation, som ikke er aaben for den almindelige Færdsel, og som ligger tre Fjerdingvei fra Korsør — og Halskov. Der vilde da paa Sjællandsiden blive en triangel Jernbane, saaledes at Hovedlinien kom til at gaa i en lige Linie fra Svendstrup Station ud imod Halskov. Den nuværende Bane svinger imod Syd fra Svendstrup Station til Korsør, og der maatte da anlægges en lille Bane fra Korsør til Halskov. Det er disse Foranstaltninger, som vilde udkræves paa Sjællandsiden. Paa Fynsiden vilde der ikke udkræves andre Foranstaltninger end dem, der ere foreslaede af Kommissionen. Men naar Anlægget af Dampfærgeshavnene blev foretaget i Forbindelse med Anlægget af Molen ved Knudshoved og Anlægget af en Vinterhavn ved Halskov, saa vilde dette maaske ikke blive saa lidt billigere, end Kommissionen har forudsat, og det Hele vilde faae en saadan Karakter, at man kunde blive staaende derved. Der som man derimod gaar til de Anlæg, som her ere foreslaede fra Regjeringens Side, saa forudsier jeg, at man inden ret mange Aar vil komme til bittert at beklage dette, samt at der vil fremkomme Forslag paa Forslag om at faae Dampfærgeshavnene flyttede ud paa Fynterne, hvor deres naturlige Plads er, og man vil da naturligvis have Gæne af, at man allerede har foretaget denne Foranstaltning og anvendt disse Penge, som da ville være spildte. Jeg tillader mig derfor at henstille til den høie Regjering saavel som ogsaa til det ærede Thing, at man vogter sig for at spilde de Penge, som skulle