

langt mindre paavirkede end nu af Isdrift og ugunstigt Veir. Det er derfor en given Sag, at der vil indtræde en større Ensartethed og Staidighed i Forbindelsen mellem Sjælland og Falster end tidligere. Men paa den anden Side kan det ikke mistjendes, at disse Fordele næsten udelukkende ville komme Persontrafikken til gode, og at der for Godstrafikken kun vil vindes en mindre Ophobning af Gods paa Endestationerne, idet Forbindelsen sjældnere vil være afbrudt. Det er imidlertid kun ved en Udvikling af Godstrafikken, at de Beløb, som anvendes til en Forbedring af Samferdselen, have Udset til at forrente sig, hvilket neppe vil kunne ske, saalænge Forbindelsen imellem den nye Havn ved Masnedø og Dreghoved bliver besørget ved almindelige Dampskibe. Det, som Forbindelsen mellem Sjælland og Falster hidtil har lidt under, er ikke blot de ugunstige Færveforhold, men, hvad Varetransporten angaar, fuldt saa meget Omladningen i Masnedfund og Dreghoved, og denne Ulempe fjernes ikke ved de Forbedringer i Samferdselen, som ere bragte i Forslag. Saalænge Varerne ikke kunne forsendes i hele Bognladninger, forsinkes Godset, og det udsættes tillige for at tage Skade. Singskods, som affendes fra Kjøbenhavn med Godstoget kl. 2^{1/2}, kan først afgaa fra Dreghoved med Eftermiddagstoget næste Dag, og Gods, som ankommer til Dreghoved med Godstoget om Formiddagen, kan først afgaa fra Masnedfund den næste Formiddag. Endvidere bør bemærkes, at der til Omladning af Post-, Rejsegods og Hogsods og Middagstoget er beregnet en Time og ved Ratstoget en halv Time; men at der, som Bilag III. udoiser, for sidstnævnte Logs Vedkommende desuagtet omtrent daglig indtræder Forsinkelser, som endog kunne stige til en Time.

Paa Grund af disse Vanstueligheder, der baade volde Tab af Penge og Tid, har den sjællandske Bane været uheldig stillet i Konkurrencen med Dampskibene, der — som det fremgaar af den af det lolland-falsteriske Jernbaneselskab meddelte Oversigt for 1879 (Bilag II.) — have besørget omtrent en Trediedel af Trafikken paa Dreghoved, medens der fra de lolland-falsteriske Stæder er ført næsten tre Gange saameget Gods til Kjøbenhavn pr. Dampskib, som der er befordret over Masnedfund. Skal Baneferdselen ret udvikle sig, og de foreslaaede Foranstaltninger fuldt ud opfylde deres Hensigt, kan det kun ske ved, at Skridtet gjøres fuldt ud, altsaa ved at der oprettes en Dampfærge-Forbindelse mellem Masnedø og Dreghoved. Ifølge Bilag II. har det Gods, som i 1879 har været befordret over Dreghoved, dels til og fra Masnedfund, dels direkte pr. Dampskib, udgjort 178,739 Cntr., og sammenligner man hermed Godsforsendelsen imellem Korsør og Nyborg, der ifølge Bemærkningerne til Lov-

forslaget om en Dampfærgeforbindelse over Storebølt har udgjort 183,725 Cntr. i 1879—80, da vil det ses, at Trafikken over Masnedfund næsten vil kunne stilles ved Siden af den over Storebølt. Udvalget kan for begge Steders Vedkommende ganske tiltræde den Udtalelse af Ministeren ved ovennævnte Lovforslags Fremsettelse: at Erfaringen tyder paa, at Overtøsen af Fragtgoods ved Dampfærger bevirker en ganske overordentlig Stigning af Trafikken. Udvalget maa desuden fremhæve, at der er en stærk Opfordring til at gjøre, hvad man formaar, for denne Linie, der maa blive et vigtigt Led i Forbindelsen med Udlandet, naar vi ikke ville lade os frariske de Fordele, der knytte sig til dens yderligere Forlængelse. — I Henhold til det Fremsatte ere Ændringsforslagene stillede.

Med Hensyn til de Udgifter, som Oprettelsen af den nævnte Færgeforbindelse vil medføre, da lade disse sig for Diebliffet ikke nøie bestemme, da de dels bero paa en eventuel Overenskomst med det lolland-falsteriske Jernbaneselskab, dels afhænge af Resultatet af de Forarbejder og Underfølgelser, der blive at foretage. Vel er der i 1872 af Ingenieur Hornemann forfattet et Overslag over Udgifterne ved Anlægget af Dampfærgehavne ved Masnedfund og Dreghoved, vel har en Kommission i 1874 afgivet en Betænkning over disse Forslag, og endelig har Ingenieur Grove for det lolland-falsteriske Jernbaneselskab udarbejdet en Plan til et Færgeleie i Dreghoved Havn; men disse Overslag støtte sig ikke til de Forudsætninger, som i dette Diebliffet maa tages til Udgangspunkt, idet det dengang dreiede sig om Forbindelsesveien Masnedfund—Dreghoved, hvorimod det nu gjælder Linien Masnedø—Dreghoved. Forøvrigt bør bemærkes, at Indretningen af den foreslaaede Havn ved Masnedø til Dampfærge-Forbindelsen kun vil udkræve en Opfølgning indenfor den vestre Havnemole og Opførelsen af en aaben Pelebro til Færgeleiet, hvilke Arbejder anslaaes til ca. 60,000 Kr.

Hvad angaar Endstationens Bevarelse ved den gamle Havn, skal Udvalget indskrænke sig til at fremhæve det Unskelige i, at man i hvert Fald itide er forberedt paa Muligheden af en Flytning til det nye Overtøstæde, da det Hensigtsmæssige ved en saadan Flytning sikkert efterhaanden vil gjøre sig gjældende.

I Henhold til Ovenstaaende stilles følgende Ændringsforslag:

Tit § 1.

1) I 2den Linie indskydes efter „Havn“: „med Dampfærgeleie“.