

Die. Dette Ønske er forløbs opfyldt i Planen, idet det viser sig, at Havnen vil faae et Flademaal af omtrent 7 Tdr. Land og altsaa afgive rigelig Plads. Man maa ogsaa fuldstændig indrømme den ærede Indenrigsminister, at man foreløbig kan lade sig nøie med kun at udbyde den yderste Del af Havnen. Naar man tænker sig de af Regjeringen foreslaaede Foranstaltninger gennemførte, er det indlysende, at Samferdselen vil fremmes betydelig. Ved at Søveien er forlagt til det friere Farvand og forfortet med Halvdelen, vil der opnaas en større Hurtighed i Gjennemførelsen af Togene og opstaa større Stadighed i Samferdselen, idet den sjeldnere er udsat for Afbrydelse. Men naar man undersøger Trafikken mellem Masnedssund og Falster, kommer man til den Erkjendelse, at de Vanskeligheder, som tidligere have stillet sig veien for Samferdselen navnlig have ramt Godsstrafiken. Det er nemlig en given Saa, at saalange Søveien befares af almindelige Dampskibe, maa Varer, der komme med Godsstoget, aflæsses og føres ombord i Dampskib, losses ud derfra og føres ind i Godsvoagnene paa den anden Side. Dette medfører en stor Forsinkelset; dog ikke blot for Fragtgodset, ogsaa for Togs, Postgods og Reise gods indtræder der en stor Forsinkelset ved Omladningen. Det fremgaar saaledes af de Tabeller, der ere vedføjede Betænkningen, at de Forsinkelser, der ere indtraadte ved Mattetoget, beløbe sig gennemsnitlig i September Maaned til c. 22 Minuter daglig, i Oktober til c. 29 Minuter og i November til c. 28 Minuter, altsaa henved en halv Time, medens paa den anden Side Forsinkelserne stundom ere gaaede op til næsten en hel Time. Idet saaledes selv lettere Gods er udsat for Forsinkelset, er det sværere Gods, Fragtgodset, udsat for at standses indtil 24 Timer, da det Gods, der kommer med den ene Dags Tog, først gaar videre over Drehoed med den næste Dags Tog. Disse Ulemper kunne kun fjernes, naar man gaar over til at oversføre Godset i hele Vognladninger, hvilket jo kun kan ske ved at oprette en Dampfærgeforsbindelse mellem Vanernes to Endepunkter, og Udvalget maa derfor give den høitærede Minister fuldstændig Medhold i den Betragtning, der blev gjort gjældende under Forelæggelsen af Lovforslaget om en Dampfærgeforsbindelse mellem Korsør og Nyborg, en Betragtning, der gaar ud paa, at det er en Kjendsgjerning, at Godsstrafiken fremmes i meget høi Grad ved Oprettelsen af Dampfærgeforsbindelse. Naar man vil sammenligne Trafikken mellem Masnedssund og Drehoed med den Trafik, der finder Sted mellem Korsør og Nyborg, er man noget vanskelig stillet, da det ikke er ganske let at faae nøiagtige Oplysninger om det første Punkt. Af de Udvalget meddelte Opgjørelser fremgaar det imidlertid, at Trafikken paa Drehoed andrager omtrent 118,000 Centner, medens der tillige di-

rette pr. Dampskib indføres til Drehoed ca. 61,000 Centner. Sammenlægger man disse to Beløb kommer man til noget over 178,000 Centner, og det vil ikke være saa ganske langt fra den Godsstrafik, der er mellem Korsør og Nyborg. Men der kan imidlertid hertil gjøres den Bemærkning, at den Trafik, der er omtalt i den høitærede Ministers Foredrag og i de Bemærkninger, der ledsage Forslaget om Oprettelsen af en Dampfærgeforsbindelse mellem Korsør og Nyborg, er udelukkende Banetrafiken, medens jo den i Betænkningen nævnte Trafik kun for de 10 Trediedele Bedkommende omfatter Banetrafiken, medens Resten er det Fragtgodss, der føres direkte til Drehoed pr. Dampskib. Hvilken betydningsfuld Indflydelse disse Vanskeligheder øve paa Godsstrafiken, fremgaar af alle de Oplysninger, der findes i Bilagene, hvoraf det vil ses, at der fra de forskjellige lolland-falsterke Stæder er ført omtrent tre Gange saameget Gods direkte til Kjøbenhavn, som der er ført pr. Sydbanen, og der kan derfor neppe være nogen Tvivl om, at en Del af den Godsstrafik, der tidligere har søgt Dampskibrouten, vilde søge til Jernbanen, naar de Lettelse vare tilveiebragte, som kunne tilveiebringes ved Oprettelsen af en Dampfærgeforsbindelse. Ved Siden af disse Hensyn, der navnlig gjøre sig gjældende, naar man kaster Blikket paa denne lokale Trafik, som angaar Samferdselen mellem Dele af vort eget Land, er der ogsaa et andet Hensyn at tage, nemlig den Udbygning, der er til i en nær Fremtid at se en temmelig stærk Trang udvikle sig til en lettere Samferdsel med Udlandet ad denne Vej. Vi se jo allerede, at der er en Dampskibslinie, som staar i Forsbindelse med Falster fra Roskø, og vi se, at der i Søerig er en Konkurrent til denne Linie, nemlig en Linie Roskø—Malmø. Dette maa føre til, at denne i sig selv korteste Færdselslinie i Sammenhæng med det sydlige Udland efterhaanden vil faae en stor Betydning, og som Følge deraf vilde det være meget glædeligt, om man kunde udvikle det Horebled eller det Knudepunkt, som Forsbindelsen Masnedss—Drehoed danner, saaledes at det kunde fyldestgjøre ogsaa Fremtidens Krav. I Henshold til disse i Kortid fremsatte Betragtninger har Udvalget tilladt sig at stille de Endringsforslag, der findes i selve Betænkningen, og som gaa ud paa, at der i § 1 tilføies en Bestemmelse om, at der oprettes et Dampfærgeleie i den i Lovforslaget projekterede Havn ved Sydenden af Masnedss. Endvidere er der stillet Forslag om at bemyndige den høitagtede Indenrigsminister til at træffe Overenskomst med det lolland-falsterke Jernbaneselskab om de Villkaar, paa hvilke en Dampfærgeforsbindelse skal oprettes ved den lolland-falsterke Bane, som Regjeringen jo ikke er Herre over. Der vil i disse Endringsforslag maaste være et enkelt Punkt, som kan forkomme ærede Medlemmer besynderligt, nemlig det, at vi, idet vi have