

komme til den Erfaring, at baade Person- og Godstrafiken tiltager saa meget over til det rige Maribo Amt, at man vil beklage, at man ikke strax har anskaffet en Dampfærge. Jeg vil derfor ønske, at det høie Thing maatte kunne have den samme Opfattelse af dette Spørgsmaal, saaledes at Lovforslaget i den Henseende kunde modtage den fornødne Udvidelse.

Medens jeg taler om disse Havnespørgsmaal, maa det være mig tilladt at bringe den høitærede Minister Havnesforholdene i det Hele taget i Maribo Amt i Grindring, hvilke ere ganske særegne. Sagen er nemlig den, at paa Grund af, at Havnene baade ved Nakstov, Nykjøbing og Dreghoved ere saa stærkt besatte udenfor med Grunde, lukkes de, saasnart der kommer Frost, og Stiksfarten er derfor henvist til Stubbekjøbing Havn alene, som er aaben omtrent hele Aaret. Det har viist sig i de foregaaende Aar, at Varer og Gods, der skulde til Nakstov, Nykjøbing, Maribo etc., maatte løses af Stubbekjøbing og paa en temmelig besværlig Maade transporteres videre. Nu er det ikke saa besværlig en Sag for hele Veiens Bedkommende, da der er Jernbaner, men det, som der mangler, er en let Transport fra selve Havnen. Jeg nævner dette for at henlede den høitærede Ministers Opmærksomhed paa, at en Sidebane fra denne Stiftets eneste om Vinteren tilgængelige Havn til et Punkt paa Faltsterbanen er og vil vise sig at være en absolut Nødvendighed og maa komme snarest muligt, og jeg vil anmode den høitærede Minister om meget at have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag. Det er ikke alene et lokalt Spørgsmaal for denne Del af Faltster, men det er navnlig et Spørgsmaal for hele Godstrafiken om Vinteren og for hele Stiksfarten. Jeg vil blot nævne det Exempel, at en Kulladning har maattet kjøres pr. Aar fra Stubbekjøbing Havn til Nykjøbing Gasværk eller til Maribo, tror jeg det var, og den Slags Forhold ere meget uheldige. En Sidebane, som kun bliver lidt over 1 Mil lang, er ikke nogen uoverkommelig Sag. Jeg vil derfor anbefale dette Spørgsmaal til den høitærede Ministers Overveielse.

**Carstensen:** Efter at have hørt den foregaaende ærede Taler skal jeg ogsaa sige, at det foreliggende Lovforslag anbefaler sig selv ved de Bemærkninger, der ere gjorte i Motiverne. Sagen anbefaler sig særlig ogsaa ved den store Forfortælse af Veiens Længde, thi Damperen, der nu forlader Masnedssund Station for at gaa over til Dreghoved, maa passere et meget smalt Løb, der generes af meget stærke Strømsætninger, hvilke bidrage til at pakke Ijsen sammen, naar der er Is rundt om Grundene, der navnlig styde sig ud fra Masnedssund. Der er nu en Afstand paa

13,000 Alen, altsaa rigelig en Mil, medens man ved at tage Endestationen ved Sybenden af Masnedø slipper med c. 5,300 Alen, altsaa knap en halv Mil. Derved er der betydelig vundet med Hensyn til Søtransporten, og iskedetfor at Veien gaar i Bugter udenom Grundene, gaar den her i lige Linie tværs over Farvandet. Der vilde ligge en stærk Fremgang i her at have en Dampfærge. Der er saa af vore Farvande, der i den Grad egne sig til en Dampfergeforbindelse som den rette dybe Linie fra den ene Kyst til den anden. Saafremt man nu kunde gaa ud fra, at Trafiken ikke vilde faae videre stort Omfang, kunde jeg forstaa, at man havde hensendt Spørgsmaalet om en Dampfærge til en fjern Fremtid. Men kaster man Blikket paa Forholdene ved Masned, vil man komme til det Resultat, at det ikke vil være ret mange Aar, inden man maa komme til en Dampfærge, og jeg kan derfor kun finde med den første ærede Taler, at det var ønskeligt, om man gjorde Sagen serdig med det Samme. Der er et Moment, som ikke er berørt i Motiverne, som jeg ønskede at henlede Opmærksomheden paa. Havnen ved Masned har viist sig at være beregnet med for lidt Hensyn paa, hvad Fremtiden kunde føre med sig. Da jeg for 3—4 Aar siden var i Masned, syntes Alle, at Havnen var stor nok for de Kulladninger, som skulde bruges til Jernbanen, men da jeg var derne i Sommer, klagede Alle over, at den var for lille, da der havde udviklet sig en ikke ringe Indførselshandel med Kul og Udførselshandel med Korn. Altsaa saafremt man ikke skulde have til Hensigt at flytte Vanens Endepunkt længere Syd paa, maatte man udvide den nuværende Havn, Bordingborg Havnen, eller Masned Havn, som vi kalde den. Jeg gaar altsaa ud fra, at dersom Havnen blev lagt ned paa Sybenden af Masnedø, vilde den tidligere Havn synke ned i Betydning, og det var da ingen Ulykke, da Havnen allerede er ringe og ubetydelig, idet nemlig Seiløbet Nør og Vester fra er saa snevert, at mindre Koffardfartøier, Seilfartøier ikke kunne arbejde sig op, naar Vinden er imod. Det er kun Dæksbaade, der kunne krydse sig op i det snevre Løb, medens omvendt Havnen efter Lovforslaget vilde komme til at ligge i et frit, aabent Farvand og drage hele Trafiken til sig, og derfor tillige vilde tilfredsstille andre Krav end dem, der stilles af Gods- og Person-Transporten med Jernbanen. — Der er i Forbindelse hermed et andet Moment, som jeg ikke kan undlade at berøre. Det er en Tanke, som man vil se udviklet i Motiverne, at Hovedstationen bør blive paa Sjællandsiden, saaledes at dette Stykke Bane betragtes som en Havnebane. Det er Noget, som jeg fuldstændig kan forstaa, at man kun gaar skridtvis frem, og at man, efterhaanden som man mener, at Trangen