

plads, der findes ved den gamle Havn paa den vestlige Side af den sydlige Odde (Grisetaaodden) til Afbenyttelse under Isforhold — saaledes som det er vist paa vedlagte Kort — er stærkt tilsandet. Bortfjernelsen af Bullerne og Barren ved den nordre Dampfærgehavn indtil 11 Fods Vanddybde vil kræve Optagelse af ca. 900 Kubikfavne Fyld, og for Tilveiebringelsen af samme Vanddybde foran Anlægsbroen paa Sydsiden vil endvidere fordres Optagelsen af ca. 100 Kubikfavne, altsaa til sammen ca. 1,000 Kubikfavne; Udgifterne herved kunne anslaaes til 16,000 Kr.

Dette Beløb maa man derfor meget ønske at erholde til Raadighed, idet man skal bemærke, at da de omhandlede Opmuddringsarbejder ikke ville være af Betydning for den almindelige Skibsfart gennem Oddefund, der i Reglen sker igennem det dybe Seilløb, men udelukkende for Dampfærgesarten, maa man anse det for rettest, at de dertil medgaaende Udgifter falde Jernbanevæsenet til Laft, medens Arbejderne agtes foretagne ved Foranstaltning af Vandbygningsvæsenet, der lettest vil kunne skaffe de fornødne Apparater tilveie.

I Henhold til Foranstaaende skulde man tjenstligst anmode det ærede Finantsudvalg om behagelig at ville være uleiligtet med til den Behandling i Folkethinget af Forslag til Finantslov for 1885—86 at stille følgende Ændringsforslag:

ad § 27 II. Nytt Vitra n. Til Udbygning af Farvandet ved Dampfærgehavnene ved Oddefund..... 16,000 Kr.

De efterfølgende Vitra forandres herefter.

Silmar Finjen.

Jacoby.

Til Folkethingets Finantsudvalg.

Forslaget tiltrædes.

284) II. Nytt Nr. Skrivelse fra Indenrigsministeren:

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 19de December 1884.

I den Betænkning, der i sin Tid afgaves af det af Folkethinget i Rigsdagssamlingen 1880—81 nedsatte Udvalg angaaende Lovforslaget om en Dampfærgeforbindelse over Store Belt m. v., udtaltes det blandt Andet, at det maatte anses for nødvendigt, at der, hvis det uden uforholdsmæssige Udgifter lod sig gjøre, anlagdes Moler, hvorpaa Jernbanespor kunde udlægges fra Rysterne ved Halskov og Knudshoved i en saadan Længde, at de kunde anløbes af de isbrydende Dampskibe, der skulde besørge Overfarten, for at indtage og afsætte Passagerer og Gods (se Rigsdagstidenden for 1880—81, Tillæg B. Sp. 923—924).

I Henhold hertil har man ved Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg ladet foretage Undersøgelser angaaende Tilveiebringelse af saadanne Moler til Anlæg for Dampskibe under Isforhold ved Knudshoved og Halskov, konstruerede med fornødent Hensyn til, at de i Lov af 23de April 1881 om en Dampfærgeforbindelse over Store Belt m. v. omhandlede Jernbanespor kunne fortsættes ud paa Molerne, og som Resultat af disse Undersøgelser foreligger nu det højsfølgende af 4 Planer bestaaende Projekt.

Ved Valget af Molernes Beliggenhed har det afgjørende Hensyn selvfølgelig maattet være, at de komme til at ligge paa de mest isfrie Punkter og erholde en saa fremstødt Beliggenhed, som Forholdene gjøre det tilraadeligt. — Efter vedkommende Sagkyndiges Skjøn bør Halskovmolen rettest lægges i søndre Side af Høiklint, og Knudshovedmolen midt imellem Bynten og Grunden „Pilebenet“, og de bør føres ud til 15 Fods Vanddybde. Ved de paa de her nævnte Steder foretagne Undersøgelser har det vist sig, at der er en fast og god Verbund, og at der ingen synderlig Sandvandring under Sted, men snarere en ringe Udskjæring af Grunden, saa at Forholdene i det Hele stille sig gunstige for Molernes Anlæg paa de omhandlede Punkter, saa vel som for Anvendelsen af permanente Konstruktioner, i Projektet er det derfor foreslaet i det Væsentlige at give Molerne samme Konstruktion, som er anvendt ved de ved Nyborg og Korsør anlagte Havneværker, men i en noget forstærket Form som Følge af deres mere udsatte Beliggenhed paa de fremspringende Bynter i Beltet. — Den ydre Del af Molerne, som skal benyttes til Anlæg for Far-