

man gjør Regning paa at være udenfor den egentlige faste Landis, saaledes at Dampskibene under Isforhold enten kunne lægge til ved Molernes Hoved eller ved Siderne af disse, og Passagerer og Gods let kunne føres over fra Jernbanen og ombord paa Dampskibene, idet Jernbanesporene naturligvis skulle forlænges ud til Molernes Hoved. Det har allerede for over 10 Aar siden været anerkjendt for en nødvendig Opgave at søge at faae denne Forbindelse forbedret og derved i det Væsentligste at undgaa den lidet tidsvarende Transport med Isbaade, som Enhver, der har havt Leilighed til at prøve den, vistnok vil erkjende ikke passer ved Nutidens Forhold. Det er en Indretning, som var lige saa god for 300 Aar siden, som den er den Dag i Dag. Man kommer ikke et Haneffed fremad i denne Henseende, saa længe man skal benytte denne Transport; men man vil kunne undgaa den ved at danne en saadan Forbindelse, som her foreslaas, ved disse Moler. Den Kommission, der af Regjeringen var nedsat, og som i November 1874 afgav sin Betænkning udtalte sig stærkt for Nødvendigheden af at forbedre Overfarten over Store Belt under Isforhold, og den foreslog en Del Foranstaltninger, som naturligvis vare langt kostbarere end det, her er foreslaet. Dens Forslag gik ud paa for det Første at anlægge en Winterhavn ved Halskov, som vilde koste 1,160,000 Kr.; dernæst foreslog den en Anlægsbro ved Knudshoved, omtrent som en af de her foreslaaede, hvilket paaregnedes at ville koste 460,000 Kr., og endelig foreslog den en Tilflugtshavn ved Sprogø, beregnet til 1,140,000 Kr.; altsaa i det Hele en Udgift af 2,760,000 Kr. Det Beløb, som nu foreslaas, nemlig 534,000 Kr., er ikke Mere end omtrent  $\frac{1}{5}$  af, hvad man den Gang ansaae for nødvendigt for at sikke Forbindelsen under Isforhold over Store Belt. Det forekommer mig derfor, at naar disse Udgifter ere bragte saa langt ned, skulde man ikke lade sig afskrække fra at gaa ind derpaa; thi det er ikke sandsynligt, at man vil kunne komme længere ned, naar denne Forbindelse skal tilveiebringes paa en hyldestgjørende Maade. Jeg tror nu i det Hele taget, at man ikke har gjort sig Betydningen af de Udgifter, man anvender paa Forbindelsen over Store Belt, rigtig klar, og jeg tror, at man i en vis Forstand overburderer dem. Man maa jo ikke glemme, at der mellem Korsør og Nyborg er 4 Mil. Hvis dette f. Ex. var en Landstrætning, vilde man ikke et eneste Dieblit betænke sig paa at anlægge en Jernbane der, og dette vilde efter de Udgifter, som Banen fra Kjøbenhavn til Korsør har medtaget, koste over

4 Mill. Kr., foruden at der jo endnu er meget tilbage paa denne Bane, inden den bliver fuldstændig, dels i Retning af Forbedringer ved Stationer, dels i Retning af Anlæg af Dobbeltspor; men selv med Anskaffelse af en tredje Dampfærge og Anlægget af disse Moler, kort sagt med Alt, hvad der for Tiden maa anses for nødvendigt for en hurtig og god Forbindelse mellem Korsør og Nyborg, ville Udgifterne derved dog ikke løbe op til de 4 Mill. Kr., som en Jernbane paa denne Strætning vilde koste. Det forekommer mig derfor, at det er fuldt beføiet og fornuftigt, at man søger at faae denne Forbindelse saa god som muligt, og at ligesaa vel som man anvender store Summer paa Anlæg af Jernbaner, er det ogsaa rigtigt at anvende Noget for at sikke Forbindelsen mellem disse, mellem Landets to Hoveddele, der stilles ad ved Store Belt. Det vil vistnok erindres fra det sidste Aar, da vi havde Istransport, nemlig Vinteren 1881, at den da varede temmelig længe, og hvilke betydelige Tab dette medførte baade for Landbrugerne og ogsaa for de Handlende, men navnlig for Landbrugerne, der i 2 Maaneder maatte ophobe det Smør, de producerede, saavel som andre Fødevarer. Navnlig tabtes der mest paa Smør, og jeg er overbevist om, at i den Winter tabtes der Millioner, alene fordi man ikke havde Forbindelse over Store Belt. Et Bevis i saa Henseende er det jo, at man forsøgte at sende en Skibsladning Smør over Sverige og Norge og fra en nordt Havn til England. Derjom man ikke havde anset det for at have Betydning at faae Smørret affat, havde man ikke anvendt saa store Udgifter derpaa. Det er nu min Forvisning, at man, naar man sit disse Moler anlagte, som vilde kunne anløbes af de Isbrydningsdampskibe, der besørge Farten over Store Belt, vilde de Dage, da der ikke var ordentlig Forbindelse derover, indskrænke sig til yderst saa og være saa godt som forsvindende. Man har nok sagt, at der i Gjennemnit ikke er Istransport mere end 10 Dage aarlig, og kunde man slippe med 10 Dage hvert Aar, var det ikke værdt at anstrænge sig saa meget for at overvinde disse Ulemper, men Sagen er, at i det nævnte Aar varede det to Maaneder, og saa er Ulempen derved stor. Jeg havde i dette Aar Leilighed til flere Gange at passere Store Belt med Istransport, og jeg er fuldt overbevist om, at derjom man den Gang havde haft den gode Dampskibsforbindelse som nu og de nu foreslaaede Moler, vilde der ikke have været en Dag, hvor der ikke vilde have været Forbindelse, ikke alene for Passagerer, men ogsaa for Gods. Det har saa meget mere Betydning,