

Num. til § 27: Erhvervelse af Formue og Afdrag paa Gjæld.

ad II. f. Paa Finantslovforslaget for 1887—88 var der opført de fornødne Beløb til Anlæg af Reservereleier for Dampfærger i Nyborg og Korsør, jfr. Anmærkningerne til bemeldte Finantslovforslag, Rigsdagstidende for 1886—87 Tillæg A. Sp. 1355 og ff. Under Forslagets Behandling i Rigsdagen udgik imidlertid det til Dampfærgeleiet i Nyborg opførte Beløb, hvorimod Anlægget af Reservereleiet i Korsør er bragt til Udførelse. Man maa dog vedblivende anse det for nødvendigt, at der ogsaa i Nyborg tilveiebringes et tilsvarende Anlæg. Man skal i saa Henseende bemærke, at Reservereleiet i Korsør vil have sin store Betydning som saadant, men som Hjælpe middel til en hurtigere Befordring af Tog over Beltet eller til, at Planerne for forskjellige Togs Oversførelse kunne lægges uafhængig af hinanden, kan det nye Leie paa den ene Side af Beltet ikke tjene, uden at dets nødvendige Supplement — det foreslaaede nye Leie i Nyborg — er tilstede. Hertil kommer, at det nuværende Dampfærgeleie i Nyborg særlig for Broklappens Vedkommende snart vil trænge til Eftersyn og Forbedringer, der ikke ville kunne bringes til Udførelse uden Standsning i Benyttelsen af Dampfærgerne over Storebelt, med mindre et Reservereleie gives. Det omhandlede Eftersyn vil venteligen kunne op sættes til Sommeren 1890, til hvilken Tid det nye Reservereleie, naar Bevilling nu gives, vil kunne være færdigt.

§ Genhold til Foranstaaende foreslaas det, at der ved Finantsloven for 1889—90 bevilges Midler til Anlæg af et Reservereleie for Dampfærger i Nyborg i Overensstemmelse med hoslgaate af Overingeniøren for Statsbaneanlægene udarbejdede Projekt, hvortil — vil medgaa ca. 150,000 Kr.

ad II. g. I den Betænkning, der i sin Tid afgaves af det af Folkethinget i Rigsdagsamlingen 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, anlagedes Moler, hvorpaa Jernbanespor kunde udlægges fra Kysterne ved Hålstov og Knudshoved, i en saadan Længde, at de kunde anløbes af de isbrydende Dampskibe, der skulde besørge Overfarten, for at indtage og affætte Passagerer og Gods (se Rigsdagstidende for 1880—81 Tillæg B. Sp. 923—924).

I Genhold hertil blev der, efter Sagens nærmere Undersøgelse, af Indenrigsministeren ved Vædringsforslag til 2den Behandling i Folkethinget af Forslag til Finantslov for 1885—86, jfr. Rigsdagstidende for 1884—85 Tillæg B. Sp. 479—82, foreslaaet bevilget et Beløb af 534,000 Kr. til Tilveiebringelsen af Moler som de omhandlede paa begge Sider af Beltet. Forslaget blev imidlertid forkastet af Thinget. Under Forholdene i den sidst forløbne Vinter er Opmærksomheden paany bleven henledt paa den Betydning, disse Moler ville kunne have som Anlægsplads for Dampskibene under Isforhold, og særlig gjælder dette om en Mole ved Knudshoved. Medens nemlig som Følge af overveiende østlige Vinde Korsør Havn var tilgængelig under hele Isperioden, stillede Forholdet sig anderledes paa Sjøs Siden. Dampfærgerne vedligeholdte nogenlunde Forbindelsen med Nyborg indtil den 11te Marts, men den 13de om Aftenen blev Istransporten erklæret, og Isbryderen gik derefter til den faste Iskant. Fra den 26de Marts indtil Istransportens Ophør den 31te Aften var Besterrenden udfor Knudshoved isfri, saaledes at Rejsende og Post kunde særges fra Knudshoved ud til Isbryderen, der laa for Anker saa langt inde under Land som muligt. Istransporten var saaledes erklæret i 18 Dage, og af disse vilde i ethvert Fald de 6 — altsaa  $\frac{1}{3}$  — have været undgaaede, saafremt der ved Knudshoved havde været en Anlægsmole tilstede. En saadan Anlægsmole vilde derhos saa en videre Betydning for Overfartens Hurtighed og Bequemmelighed, idet den vilde til en stærkere Benyttelse under vanskelige Overfartsforhold af Banen fra Knudshoved til Nyborg. Det har ikke været usædvanligt, at medens Seiladsen over Beltet varede  $\frac{3}{4}$  Time, osredes der flere Timer for fra Knudshoved Fyr at naa til Nyborg Havn, hvortil kommer, at Befræbelserne for at bringe Skibene nær til Land for saa meget som muligt at afforte den Veilængde, der maatte tilbagelægges ved Hjælp af Vaade, i den forløbne Vinter ofte medførte, at Skibene beskadigedes paa Hjul og Skrue, og dette fandt navnlig Sted under Forcering af Sjæen i Nyborg Fjord, i hvilken man under de hyppig værlende Forhold maatte søge den bedste Forbindelse med Land. Disse Forhold vilde væsentlig forbedres, naar der ved Knudshoved havde en Anlægsmole, paa hvilken Togene kunde føres ud.