

paalidelige, er det saadan mellem en 8 à 9000 Fartøjer, som aarlig passere mellem Kallehave og Koster, altsaa saadan noget som omkring 30 Fartøjer om Dagen. For at Fartøjerne skulle passere gennem Broen, maa den luffes op; det bliver altsaa en evig Oplukning hele Dagen igennem. Men ikke nok hermed, det vil blive overmaade vanskeligt for Fartøjerne at komme gennem Broen; naar de ikke ligefrem have Medvind, kunne de ikke komme igennem den smalle Gennemgang, som Broen naturligvis kun kan frembyde, men maa blive liggende, enten til de saa god Wind, eller en lille Dampfer kan slæbe dem igennem, eller de kunne hales igennem paa anden Maade. Hele denne indenrigste Skibsfart fra og til Smaalandskhavet og alle de Bladser, som ligge derved, er, som jeg har tilladt mig at nævne, saa betydelig, baade hvad Fragtfart og Fisterfartøjer angaar, at det er en Faktor, som efter min Opfattelse maa tages i meget væsentlig Betragtning, saa inart der er Tale om Anlæggelsen af en saadan fast Bro. Jeg tror derfor efter de Oplysninger, jeg har faaet, at det vil være ganske urigtigt at gaa til Anlæget af en fast Bro; thi det, man kunde vinde derved, vil ikke staa i Forhold til det Tab, som lides navnlig derved at Skibsfarten forulempes paa en Maade, som gør, at den Skibsfart, som der nu er, bliver i og for sig næsten umulig. Jeg ser ikke nogen Fare for Banen deri; thi selv om en Dampfærge efter den Beregning, det ærede Medlem fra Bræsto (S. Pedersen) gjorde i et tidligere Foredrag, som vi hørte her i Salen, blev noget kostbarere end Broen, saa maatte det dog vel kunne hjælpe sig, naar der er virkelig store, betydelige Interesser fra anden Side mod at bygge Broen, og med Hensyn til Trafikken paa Jærnbanen vil en Dampfærge i det mindste noget nær gøre samme Nytte som en fast Bro. Jeg forudsætter naturligvis, at Dampfærgerne bliver indrettet saaledes, at den kan overføre Godsvoogne, saaledes som Dampfærger jo pleje at gøre det, og det Tidsophold, som kan foranlediges ved at stoppe og føre Vognene ud paa Dampfærgerne og fra den igen, er kun saa kort, kan kun regnes til en lille halv Time høist, tror jeg, saa at det ikke kan spille nogen Rolle overfor Banens Hensigtelse og for de Udgifter, som en saadan Bane maatte have til at betale sig. Jeg staar altsaa i saa Henseende paa det Standpunkt, at den Bane, som er foreslaaet af det ærede Medlem fra Bræsto, anser jeg i alle Henseender for den heldigste, fordi den sikrer en betydelig Trafik fra det frugtbare Opland i Østsjælland, som den vil komme til at passere,

og fordi den har som Endepunkt Møens Klint, der jo vil have en særlig Tiltrækning for mange lystressende. Hvor meget en saadan Tiltrækning har at betyde i Virkeligheden for Trafikken, tillod jeg mig at belyse ved Eksemplet fra Stagensbanen, med Hensyn til hvilken man jo slet ikke havde ventet noget i saa Henseende. Men derimod mener jeg, at det vilde være urigtigt at gaa til at bygge en fast Bro af Hensyn til, at man derved vilde odelægge den meget betydelige lokale Skibsfart. Jeg tør nok paastaa, at hverken Fisterbaade eller Smaastibe kunne gaa udenom Møen og maatte Lolland-Falster for at komme frem fra Nyord til den anden Side af Koster-Kallehave. Jeg maa tillige altsaa fastholde, at jeg anser det for i og for sig meget urimeligt, naar man har Udflugt til et ganske andet Arbejde, saa nu at gaa til at bygge disse Brohoveder og anvende store Bekostninger paa dem, som man tror, eller i alt Fald haaber — selv mener — kun en kort Tid ville komme til Nytte. Man burde saa hellere straks gaa til at udføre det, som man mener er det rigtigste.

Med det samme jeg har Ordet, tør jeg maatte tillade mig at omtale Vædringsforlaget under Nr. 185, der jo angaar Tilvebringelsen af et Udlob fra Ringkjøbing Fjord. Jeg kan i saa Henseende i alt væsentligt slutte mig til det Foredrag, vi hørte af det ærede Medlem for Ringkjøbing Amts 1ste Valgkreds (S. C. Christensen). Jeg tror, at han saa rigtig fremhævede de mange forskellige Fordele, som en bedre Forbindelse mellem Ringkjøbing Fjord og Havet vilde frembyde. Jeg har ofte tænkt paa Ringkjøbing Fjord. Det forekommer mig, at den egentlig ligger som et dødt Hav, medens der er Mulighed for at gøre den til en Fjord, som kan spille en overordentlig stor Rolle, baade for Fisterne, for hele Oplandet og for Ringkjøbing By. Men det gaar jo dermed som med saa meget andet, saaledes som jeg nævnte med Hensyn til den tidligere Sag, at vi have saa grumme ondt ved her til Vandts at beslutte os til noget. Man taler saa meget om Havnearlæg ved Vestkysten, om at gøre noget for den — her er et Felt, hvor der kan gøres ganske overordentlig meget, men man har hidtil ikke gjort noget, og, som det ærede Medlem fra Ringkjøbing bemærkede, den lille Gennemstæring, der her er Tale om, kan ogsaa kun være en midlertidig Foranstaltning, der kan hjælpe en Smule, men som dog slet ikke kan svare til Djemedet. Jeg maa give det ærede Medlem for Ringkjøbing Amts 1ste Valgkreds fuldstændig Ret i, at et Udlob, der er foresynet med Sluser, har slet ikke Betydning