

gøre det saa kort, som det er mig muligt. Et Blik paa det Kort, som er omdelt, vil vise, at Projektet kan deles i 2 Dele; den ene Del er Linien fra Karrebæksminde til Næstved; den anden er Linien fra Glumsø til Næstved, der — hvad Dyden altid gør — ligger i Midten. Jeg skal omtale hver af disse 2 Dele for sig. Man ved — hvis man ikke ved det anderledes, saa ved man det fra sin Børnelærdom — at Karrebæksminde er Næstveds Udhavn. En Gang i en fjern Fortid har det ganske sikkert ogsaa været saaledes, og Karrebæksminde har været den Havn, hvorigennem Næstved har besørget sin Udførsel og Indførsel, men saadan er det ikke længere; Udviklingen har medført, at den Trafik, der kan foregaa søbæret over Karrebæksminde Havn til Næstved, paa langt nær ikke kan tilfredsstille Behovet. Naar Næstved nu skal have Tilførsel fra den Side, sker den paa smaa fladbundede Far- tojer, som paa en eller anden Maade slæbes op gennem Susaa, men det er ikke nok. I de sidste Par Aar har man brugt en lille Bugserdamper til det Brug, men ogsaa det er for lidt; og dertil kommer dette, at en stor Del af Aaret er Susaaen tillagt med Is, saa at det ikke en Gang er muligt at faa de fladbundede Baade til at gaa der. Vil man saa have noget fra Karrebæksminde, saa har man at hente det selv pr. Bogn. Næstved By har altsaa kun liden Glæde af at have denne Havn, og at det ogsaa er følt som en Ulempe i selve Næstved fremgaar af, at der for mange Aar siden var Planer oppe om at foretage en Gravning af et Kanal fra Næstved Havn til Karrebæk Fjord. Naar det ikke er sket, saa var det sørlig, fordi man var bange for at binde an med den Udgift, som er forbunden dermed, henimod 1 Million Kr. eller saa. Ulemperne for Næstved ved saaledes at være affaaet fra Karrebæksminde Havn ere blevne betydelig føleligere, siden Stokstør-Slagelse-Næstved-Banen er bleven anlagt. Det viser sig nemlig, at medens man før har hjulpet sig med at benytte Køge Havn s. Gts. og Masnedjsund, saa foregaar nu en Del Trafik over Stokstør Havn, hvilket har til Følge, at en hel Del af Opiandet Vest for Næstved rykker længere bort fra Byen, og det har ganske sikkert ikke været tilfældet ved Anlægget af Stokstør-Banen. For Næstved By's Vedkommende synes det mig saaledes, der ere tilstrækkelig talende Grunde til at ønske den her omtalte Bane anlagt, og ikke mindre Grund er der for Karrebæksminde dertil. Karrebæksminde var i sin Tid en By, der gav Arbejde til en hel Mængde Mennesker, men de blive efterhaanden meget

ilde stillede, efterhaanden som Trafikken paa Karrebæk Havn bliver mindre, fordi Forbindelsen til Næstved er for daarlig, saa dens Betydning vil efterhaanden tabe sig, men etableres der en Forbindelse med Næstved, vil baade Karrebæksminde og Karrebæk By tage Opsving igen. Men jeg skal endnu nævne en Grund. Som man ved, finder der aarlig et betydeligt Fiskeri Sted ovre ved Knudsøhoved. Nu vilde det naturligeste selvfølgelig være, om Fiskerne derfra kunde sejle til Karrebæksminde som den nærmeste Havn, og derfra forsende deres Fangst; men det lader sig ikke gøre, fordi Forbindelsen med Statsbanen til Karrebæk Havn er daarlig. De maa derfor sejle til Masnedjsund, det er en længere Vej, og det forvolber et stort Tab af Tid og bevirker en dyrere Fragt. Naar dertil endvidere kommer, at en stor Mængde af de Fiskere, der fiske ved Knudsøhoved, ere hjemmehørende i Karrebæksminde, vil man fortaa, at det for dem vilde have dobbelt Betydning, om de kunde benytte Karrebæksminde som Afsendelsessted for deres Varer. Det er derfor heller ikke for meget sagt, at Etableringen af en Karrebæk-Næstved-Bane imødeses med Længsel af det store Antal Fiskere, der bor hernebe. Der er endnu en ret væsentlig Omstændighed, der taler til Gunst for denne Bane: Mellem Karrebæksminde og Kiel er kun 6—7 Timers Sejlads, om nogle saa Aar vil Kiel være Endestationen for Forbindelsen mellem Nordsøen og Østersøen, og sagkundige Folk paaftaa, at til den Tid vil Kieler-Havn have draget en Tredjedel af hele Skibs-farten paa Østersøen til sig. Jeg tænker, at det vil være indlysende i alt Fald, at naar Kiel har naaet den Udvikling og er bleven Endestation for Forbindelsen mellem Nordsøen og Østersøen, vil det være ret rimeligt, at der mellem Næstved og Kiel bliver en saa kort Afstand som vel muligt, og den korteste Forbindelse, der kan etableres mellem disse to Steder, er fra Karrebæksminde Havn. Der er ingen Tvivl om, at Kiel til den Tid vil blive en aldeles hyppelig Markedsplads for hele det sydlige Sjælland, hvad der skulde synes at være af temmelig stor Betydning. Efter at have nævnt dette, skal jeg, før at slynde mig saa meget som muligt, vende mig til den anden Del af Projektet, Glumsø-Næstvedbanen. Det var først af Meningen at forlænge Banen fra Næstved helt til Ringsted, men da man i den Anledning henvendte sig til Ringsted Byraad og til Sognene nord for Glumsø og Spurte dem, om de vilde være med til Anlægget, blev der svaret nej, og saa indskrænkede man sig til at stoppe af ved Glumsø. Glumsø