

hvad der kan komme ind over Karrebæksminde Havn. Det er ikke saa sjældent, at der i en enkelt Uge til Karrebæksminde kommer omtrent 3,000 Tons Gods, og hvis alt det skulde med Jernbane, behøvedes dertil 300 Vogne. Et saadant Materiel kan en Privatbane selvfølgelig ikke tilnærmelsesvis ligge inde med, medens det er langt lettere for Statsbanerne at disponere over det nødvendige Materiel i saa Henseende. Karrebæksminde Havn blev aabnet i 1902 efter at være i det væsentlige ombygget og uddybet til 18 Fod, og der blev med ret stor Bekostning anlagt en Midtermole, netop af Hensyn til en forventet Tilslutning til Statsbanerne. Forholdet er desuden det, at Karrebæksminde Havn i Regelen er isfri, men dette kan ingenlunde siges om den Forbindelse, Karrebæksminde ad Vandvejen har til Næstved, idet Fjorden ved nogle faa Graders Frost og i stille Vejr lægger til og vanskeligt kan holdes aaben, uagtet der er anskaffet en Bugserbaad, særlig bygget til Isbrydning. Dette har til Følge, at hele Trafikken om Vinteren er meget usikker, saa usikker, at Importører, saavel handlende som navnlig Magle Mølle, der maaske tilfører Havnen den største Trafik, se sig nødsagede til at dirigere en Del af deres Ladninger over andre Havne, f. Eks. Korsør eller Køge og endogsaa København. Det har jo den Følge, at for Handelsstanden i Næstved bliver det med de store og forøgede Udgifter, der opstaa derved, meget vanskeligt at konkurrere. Endvidere er det ogsaa et ret alvorligt Spørgsmaal for Arbejdersstanden, idet de, der ere beskæftigede ved Havnen, ere satte ud af Virksomhed, naar Trafikken ad Fjorden er standset. Forholdet vilde jo være et ganske andet, naar Havnen var forbunden med Statsbanerne. Der skulde da ikke finde den Omladning Sted, som nu maa ske ogsaa for de Varer, som skulde føres omkring til de forskellige Stationer paa de ret talrige Baner, der løbe sammen ved Næstved. Det sker jo ved, at de føres op med Pramme og maa køres et ret langt Stykke, maaske en halv Fjerdingvej, fra Lossepladsen ved Havnen til Jernbanen. Disse Omladninger medføre ikke alene betydelige Omkostninger, men forarsage ogsaa baade Spild og Forringelse af forskellige Varer, hvad der ikke blot gaar ud over Handelsstanden, men ogsaa rammer Forbrugerne. Det vilde være ganske anderledes, om disse Varer, som skulde gaa til de forskellige Stationer, og som udgøre en ret betydelig Mængde — det er navnlig Kul, Foderstoffer, kunstig Gødning og saa-

danne grovere Artikler —, kunde lades direkte fra Skib i Karrebæksminde over i Statsbanernes Vogne. Der vilde derved spares betydelige Omkostninger, ligesom der vilde blive langt mindre Svind og Tab. Jeg mener derfor, at det er en ret naturlig Forbindelse, der her er Tale om.

Ogsaa i en anden Henseende vilde en saadan Forbindelse faa Betydning, nemlig for Fiskeriet. Jeg har lagt Mærke til, at den højtærede Minister ikke har lagt særlig Vægt paa dette nede i det andet Ting. Han har i alt Fald ment, at det ikke havde den Betydning, som man paa Stedet har tillagt det. Thi selv om der bliver anlagt en Fiskerihavn ved Rødby, er det dog sikkert, at for det første alle de i Karrebæksminde hjemmehørende Baade og ogsaa andre Fiskere ville søge til Karrebæksminde som det nærmeste Sted for Fiskeriet i Smaalandskøbenhavn og i Bæltet; som Forholdene ere nu, have de ikke andet at gøre end enten at sælge det, de komme med, til Opkøberne eller ogsaa køre Fangsten pr. Vogn til Næstved, hvad der naturligvis gør et betydeligt Skaar i deres Indtægter og jo heller ikke er til Gavn for en Vare som Fisk. Der er fra Fiskernes Side lagt stor Vægt paa denne Forbindelse. — Ogsaa for Persontrafikken vil den faa Betydning, navnlig i Sommer-tiden. Karrebæksminde er jo et søgt Bade-sted, men nu er det en ret kostbar Historie for dem, der ikke selv have Vogn, at komme derved. Denne Side af Sagen anser jeg imidlertid for mere underordnet.

Den højtærede Minister har i det andet Ting bemærket, at denne lille Bane paa omtrent 11 Kilometer vilde foranledige en ret betydelig Udgift; han har nævnt 950,000 Kr. Indtil det ved tredje Behandling i det andet Ting benyttede Kort kom herop, havde jeg den Tanke, at dette betydelige Beløb navnlig var foranlediget ved, at der skulde bygges en særlig Bro over Susaa. Men følger jeg den røde Linie paa dette Kort, har jeg Grund til at antage, at den højtærede Minister har gjort, hvad jeg ogsaa mener kan gøres: denne Bane kan med Lethed føres over den Bro ved Herlufsholm, hvorpaa Slagelse-Banen passerer — det drejer sig kun om en god Kilometer —, og derefter vil den komme til at dreje i Syd. Derved vil endvidere opnaas, at Banen kommer i Forbindelse med et ret betydeligt Teglværk, og at man bringer den længere ind i Landet, saaledes at den kommer flere til Nytte, end om den skulde gaa noget nærmere Fjorden. Men naar den højtærede Minister har nævnt