

ikke vente; at Egnen vil stille nogen Forstærkningsfond. Det indrømmer jeg; men hvis det er Forholdet, da maa vi ikke skule for os selv, at indtil videre vil denne Banefrækning fra Nykjøbing til Gjedser være meget lidet rentabel. Jørend den nye Verdenshandel er bleven gjort opmærksom paa denne Linie, som den passende skulde følge, kunne vi ikke vente, at denne Strækning vil være i Stand til at betale sig. Der er jo mange Konkurrenter. om denne Verdensroute. Der er endog dem, der ville føre den til en Bynt af Spiemøen, og have fundet, at den egentlige Wei fra Danmark til den øvrige Verden gaar over en Havn ved Graarvig (En Stemme: Er det Folkethingsmanden for Møen?). Nei, det er ikke den ærede Rigsdagsmand for Møen, der har fremsat denne nye Tanke; da jeg forleden Dag maatte bekæmpe ham saa stærkt, skal jeg fritage ham for denne Anke, det er Andre, som have født Tanken. Der er forskjellige andre Punkter, som ligeledes gjøre Krav paa at være den rette Route, og vi kunne ikke vente, at det vil gaa saa hurtigt med Anerkjendelsen netop af den over Gjedser. Derhos tror jeg, at det er meget tvivlsomt, om denne Banestrækning vil kunne betale sig, og betaler den sig ikke, vil den jo altjaa komme til at falde tilbage som en Byrde paa det Lolland-Falsterke Jernbaneselskab, hvis Drift som Følge deraf vil give saa meget mindre Udbytte, og det kan da let komme til at gribe vel dybt ind i den stillede Forstærkningsfond. Hvis imidlertid den hele Bane har den overordentlige Betydning, som den ærede Minister tillægger den, og hvis altsaa Forudsætningen for, at den kan faae en saadan Betydning, er tilstede, saa bør vi stille os paa en anden Maade dertil, thi saa er det en Bane, der har en saa stor Betydning for det Almindelige og en saa ringe Betydning for det Lokale, at Staten mulig burde anlægge den selv. Men disse Spørgsmaal, som jeg i denne Skikkelse kun henstiller til Overveielse, komme først med Nette og melde sig til at fordrø deres Afgjørelse, naar det er givet, at virkelig det Hovedled i den hele Forbindelse, hvorpaa dens Fremtid beror, nemlig Dampfærgen fra Gjedser til Warnemünde, er sikret, ikke just, at den er bragt tilveie, men at den er sikret. Ligeledes tror jeg, at der er al Opfordring til at være lidet varsom med for tidlig at tilveiebringe Dampfergeforbindelsen fra Drejoved til Masnedø. Endnu tror jeg ikke, at Forholdene der have udvillet sig paa en saadan Maade, at der er stærk Trang til en Dampfærge. Jeg følger mig forvisset om, at dersom den høitærede Minister vilde gjøre noget Mere for at tilveiebringe gunstigere Betingelser for Overfarten der pr. Dampstib, som nylig nævnt af det ærede Medlem for Maribo Amts 1ste Valgkreds (Steffensen), og at det nuværende Skib altsaa blev erstatet af et eller flere større, hurtigere og henfigtsmæssigere Skibe, saa vilde

derved i alt Væsentligt de Krav være tilfredsstillende, som paa denne Route kunne siges at stilles i den nærmeste Fremtid. Dampfærgen faar først sin Betydning og Berettigelse, naar den hele Forudsætning om Verdensrouten er indtraadt, og saa turde det være et stort Spørgsmaal, om det er rigtigt at føre den fra Masnedø til Drejoved. Det kunde være Tvivl underkastet og fortjene omhyggelig at undersøges, om ikke isaafald Dampfergelinien kunde forfortes en hel Del, f. Ex. ved at føre den sjællandske Bane længere ud end til Masnedø og komme over paa Masnedø og derved reducere Afstanden betydelig. Det er ligeledes Overveielser, som maa anstilles; jeg veed ikke, hvorvidt de allerede maatte være anstillede, men skulle de ikke være det, saa anser jeg det for nødvendigt, at det sker. Endelig vil jeg tillade mig at minde om, at, dersom denne nye Route skulde faae enten den Betydning, som den ærede Minister forventer, eller dog ialfsald en væsentlig Betydning som en af de Linier, der sætter Danmark og det skandinaviske Norden i Forbindelse med det ny tydske Riges Centralpunkt, saa vil der kunne opstaa Ulemper deraf, at vi i sin Tid have anlagt den sydsjællandske Bane saa uheldig, som den ligger; det vil da blive følt som en ganske væsentlig Ulempe, at man, i Stedet for at skære den korteste Wei fra Vordingborg til Kjøbenhavn, har maattet gjøre et langt og besværligt Sving om ad Rjøge, og det kan gjerne søies til, at man da ogsaa vil føle en væsentlig Mangel derved, at den vestlige Del af Landet kun vil kunne sættes i Forbindelse med den nye paatentte Route ved at gjøre en ligesaa besværlig Omvei om ad Roskilde. Skulde Verdenslinien blive etableret via Gjedser, saa tror jeg, at man mere end nogenstinde vil komme til at beklage, at ikke den sydsjællandske Bane er kommen til at udgaa fra det Punkt, der er det naturlige Centralpunkt for Jernbaneforbindelserne i Sjælland, men som nu ikke kan blive det uden et forholdsvis meget stort Offer, nemlig Ringsted; denne By havde været det naturlige Udstraaalingspunkt for de sjællandske Baner, og derved vilde være vundet, om ikke den korteste Wei imellem hvilke som helst to Punkter, saa dog den korteste Gjennemsnitslinie mellem samtlige de Dele af Landet, om hvis Forbindelse der virkelig er Tale. Hvis den gjennemgaende Trafik virkelig etableres her, bliver Jægersvinget om ad Rjøge en væsentlig Ulempe, og jeg tror endog forudsatte som muligt, at man, saafremt det skandinaviske Norden kunde ledes til at benytte denne Wei over de danske Der Sjælland og Falster ned til Lybskland, da maatte være belavet paa at gjøre en kortere Bane end den, der for Tiden er fra Vordingborg over Næstved, Rjøge og Roskilde til Kjøbenhavn. Men, som sagt, alle disse Punkter forekomme mig at være af det Omfang og de Udgifter, hvorom der her er Tale, saavel for Staten, i Form af Garanti og deslige, som for det