

Bane gavner Den Møen, saa vil den skade hele det Opland, som ligger nord for Banen ad Præsto til, og det er større end Møen. Desuden vilde den skade Præsto By. Hele det Opland, som ligger mellem Præsto By og Kallehave, vilde nemlig drages fra Præsto, idet det vilde være det letteste gennem denne Bane at komme til Bordingborg. Der vilde kun blive et lille Sogn Syd for Præsto tilbage for denne. Dette er Noget, som Alle indse, og ikke engang Bordingborg er tilbøjelig til at gaa ind derpaa. Seg for mit Bedkommende vilde ogsaa falde det for en Hovbane af første Rang. Præsto By er i Forveien saa beklippet som vel muligt. Da Sydbanen blev anlagt, blev den trukken saa langt mod Vest, at der kunde anlægges en Hjøbmandsforretning ved Lundby, som efterhaanden blev dreven i stor Maalestof og har taget meget af Oplandet mellem Lundby og Præsto. Da Ostbanen derefter blev ført ned til Faxe, saa blev der etableret store Hjøbmandsforretninger der, som have taget det halve Opland mellem Præsto og Faxe. Paa den tredje Side er der Stranden. Der er altsaa kun den fjerde Side tilbage, mistet Præsto den, saa er hele Oplandet taget fra den. Den her omtalte Linie Kallehave—Bordingborg, anser jeg derfor for en komplet Umulighed. Den her foreslaaede Linie tager derimod alle Hensyn, den skaffer Møenboerne let og bekvem Afgang til Sydbanen, og den skaffer Sydstjælland en heldig Baneforbindelse med Ostbanen, saa at man kan rejse til alle Tider af Aaret.

Om dens Nødvendighed antager jeg ikke, der kan være delte Meninger. Efter at Beboerne derved have gjort saa meget for at faae den, kan der næppe være nogen Tvivl om, at det er ramme Alvor. Som man kan se paa Kortet, ligger der et stort Opland øst for Sydbanen, som ingen Nytte har af denne, men derimod vil faae Nytte af den her foreslaaede Bane, saa at jeg antager, at der ingen Modstand vil komme paa dette Punkt. Om at vælge en anden Banelinie kan der ikke være Tale. Men saa kommer Pengespørgsmaalet. Efter Lovforslaget er det bestemt, at Pengene skulle tilveiebringes for det Første for Statens Bedkommende saaledes, at den skulde give det Tilskud pr. Banemil, som den Slags Baner, første Klasse Privatbaner, pleie at faae, og saa den Del af Expropriationsudgifterne, som Staten pleier at give. Dette er jo ikke Mere, end man har gjort tidligere, det er jo altsaa et ganske billigt Forlangende, saaman kan gjøre Regning paa, at der ikke vil rejse sig Modstand imod det. Men saa kommer Spørgsmaalet om en Million til en fast Bro over Ulfund.

Efter Oberingenieur Teqners Overslag vil en fast Bro koste  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. En Dampfærge, der er saa svær, at den kan befordre et stort Antal Vogne, som der behøves, vil koste 1,800,000 Kr., altsaa Spørgsmaalet om en Dampfærge vil falde bort, saaledes at der kun bliver Spørgsmaal om den faste Bro tilbage. Men der kan det Spørgsmaal jo saa komme frem, hvis man ikke vil bygge en fast Bro, om saa Færgeforholdene nede ved Kallehave kunne vedblive at være, som de nu ere, hvor man engang imellem ligger og tulsætter og til andre Tider ligger fuldstændig stille en 4—5 Dage, før man kan slippe over; den Tid man ligge meget nær, da Privilegiet maa blive afløst, og Færgeforholdene blive forbedrede, hvorledes man saa end vil bære sig ad. Alt, hvad der ligger mellem en fast Bro og en Dampfærgeforbindelse, vil ikke svare til Bestemmelsen i nogenombestemt Retning. Tager man et lille Dampstib, der vil koste en 7—8,000 Kr. om Aaret, saa vil det ikke kunne betale sig og heller ikke kunne holde Sundet aabent. Og gaar man noget høiere op og spenderer et Par Hundrede Tusinde Kr., saa ville Bengene selv om det bliver et Par Hundrede Tusinde Kr. mere, være langt bedre anvendte paa en fast Bro. Hvis man vil tage det Hensyn til Møen, der jo ligger saadan indesluttet, som den gjør — blot med den Smule Binter, vi i Aar have havt, ligge de jo indesluttede, saa at de ingen Begne kunne komme, de kunne hverken komme med deres levende Svin til Slagteriet ved Masned Sund eller med deres Fedekalve eller andre Ting — saa synes jeg, at det var en meget let Sag at bygge Banen op til Klinten for at optage hele Møen, da Møen netop egner sig til at gennemskjæres paa langs af en Bane. Dertil kommer en anden Omstændighed. Møens Klint er jo det skjønneste Naturscenen, vi have her i Danmark; vi kunne jo kalde det for Danmarks Niagara, Danmarks Himalaia. Vi have jo ikke noget Mægtigere og Større, og efter den Lyst til at rejse, som Folk have nu om Stunder, kommer der Mange til Møens Klint. Vi se jo, at alle lige fra de Allersattigste til de Rigeste have Rejselyst; det er Noget, Tidsaanden fører med sig. Man ser, at selv Skolebørnene rejse omkring. Fra Egnen nede hos os rejse de ind til Kjøbenhavn og mange Gange til andre fremmede Steder, for at de kunne blive bekendte med disse fremmede Steder og nyde den frie Natur. Og det er jo en bekendt Sag, at der reiser Mennesker til Møens Klint i Tusindvis om Aaret, og faae vi en let og bekvem Afgang dertil, saa vil der rejse