

om ikke mere end 100,000 Kr. vare spildte, naar man gaar bort deraf, saa er det dog Noget, man krynper sig ved ogsaa her i Rigsdagen ligeoverfor saadanne Anlæg, at faste saa Meget bort. Naar man staar overfor den Mulighed, den ikke usandsynlige Udsetning at kunne faae en rigtig tilfredsstillende Ordning af vore Jernbaneforhold om nogle Aar, et eller to Aar til Forberedelse og lige saa lang Tid til selve Anlægget, og man saa siger: Vilde I ikke hellere strax tage dette her; det kommer vel nok paatværs, og det Meste vil være spildt, naar Jernbanen skal komme, men om Kisten kunne vi siden tale, saa tror jeg, at Enhversomhelst vilde sige: Lad os saa hellere vente de 2—3 Aar endnu; have vi ventet saa længe, kunne vi ogsaa vente Dyrehavstiden med. Lad os hellere ikke opgive det, som vi kunne have Haab om at faae, og som vi kunne have virkelig Nytte og Fornøielse af, selv om vi ogsaa skulde vente et Par Aar endnu. Nu bemærkede den ærede Minister: Her er ikke Tale om noget Jernbaneanlæg. De Penge ere ikke tilstede, og jeg har ikke Tro paa tydste Penge. Den ærede Minister behøvede jo blot at stille sig lidt anderledes og ikke stille sig saa afvisende, saa vilde han kunne faae tilstrækkelig Underretning om, at Pengene ere tilstede, endogaa gennem danske Firmaer. Den ærede Minister behøvede ikke at skyde det fra sig paa den Maade, naar han veed saa Meget, som han maa vide derom. Det kan ikke nævnes offentlig i Rigsdagen. Der er intet Firma, der saadan offentlig melder sig paa den Maade, før det overhovedet vides, om der bliver Noget af Baneanlægget. Det kan man ikke vente, men saavel Rigsdagsmændene privat og Udvalgets Medlemmer privat og Ministeren fremfor Alt have den letteste Adgang til at skaffe sig Underretning derom, naar de ville, men naar man ikke vil, naar man ikke tror derpaa, ja saa lukker man Døren derfor, saa kan man ikke se, saa er man blind. Jeg vil opfordre det høie Thing til her at stemme imod den ærede Ministers Forslag under Nr. 95. Derved skabes der en afgjørende Hindring for lange Tider, for mange Aar, ja, det er jo den ærede Ministers eget Udtryk, at denne Bro vil være en Hindring i mange Aar for, at Møen og Sjælland kunne komme i tilfredsstillende Forbindelse med hinanden ved en Jernbane. Jeg er overbevist om, at den ærede Minister og de, der hidtil have staaet betænelige i denne Sag, i en Fortæstelse nu vilde se en Opfordring til at fremme Jernbanesagen, fordi vi dog vistnok Alle erkjende, at Møen har Krav paa en bedre Forbindelse med Sjælland, og at i det Hele taget hele

denne Egn af det sydlige Sjælland har Krav paa en bedre Forbindelse med hinanden. Nu er det ogsaa nævnt, at det er altfor store Statstilskud, der forlanges. Jeg tilføjer mig at berøre dette Punkt her, fordi denne Møensbane naturligvis ikke kan gennemføres i denne Samling; Tiden har ikke tilladt det, og det vil vel i det Hele ikke kunne gennemføres under de nuværende Forhold i denne Samling. Det Tilskud, der kræves i Lovforslaget, er 80,000 Kr. pr. Mil af 12 Mil, det er 960,000 i det Hele og 1 Million til Broen, altsaa i det Hele hvedet 2 Mill. Kr. Det er mig bekendt, at den i Virkeligheden vil kunne udføres med et Tilskud af omtrent $1\frac{1}{2}$ Million Kr., og det angaaende Møensbanen nedsatte Udvalg vil ogsaa gaa ud paa at anbefale et saadant Tilskud af den Størrelse. Et saadant Tilskud, for hvilket der kan skaffes 12 Mil Jernbane gennem en meget frugtbar og tæt befolklet Egn, hvor der altsaa vil faas en god Søgning og tilmed en fast Broforbindelse mellem Møen og Sjælland, kan ikke kaldes noget stort Tilskud i Sammenligning med de mangfoldige andre Steder i Danmark, hvor der er ydet Tilskud i lignende Retning, f. Ex. til Mors. Det Tilskud, her kræves af $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til 12 Mil Bane og fast Broforbindelse mellem Møen og Sjælland, er ikke Mere, knap saa Meget, som Dampfærgeforbindelsen mellem Mors og det øvrige Sjælland har kostet og koster, naar man kapitaliserer Driftsudgifterne dertil og selvfølgelig regner Dampfærgerne med. Naar man regner alle de Ting med, som man maa regne med ved en Dampstibsforbindelse og som ikke tvinger paa en Broforbindelse — thi denne kræver, som bekendt, ingen Driftsudgifter — saa løber den blotte Dampfærgeforbindelse paa det nævnte Punkt i Virkeligheden med den paa Finantsloven foreslaaede Bevilling op over den Bevilling, som her kræves til 12 Mil Jernbane og en fast Bro. Jeg tror, at Enhver maa indrømme, at naar der er Tale om en nogenlunde lige Stilling for Møen i Sammenligning med Mors, saa er det et ringe Offer, der her kræves for Møen i Sammenligning med, hvad der er givet til Mors, og vi kunne tage mange Steder i Danmark, hvor der ydes ligesaa store eller større Bidrag til, hel eller halblotale Jernbaner, som ikke have større Betydning end Jernbanen Møen—Sjælland. Det er mit, og jeg tør sige det overveiede Flertals Mening i det angaaende Møensbanen nedsatte Udvalg, at dette Forslags Vedtagelse vil være en Hindring for en Møensbane, og med det for Die opfordrer jeg til at forkaste dette Forslag.