

Bane gavner Den Møen, saa vil den stude hele det Opland, som ligger nord for Banen ad Bræstø til, og det er større end Møen. Desuden vilde den stude Bræstø By, hele det Opland, som ligger mellem Bræstø By og Kallehave, vilde nemlig drages fra Bræstø, idet det vilde være det Letteste gennem denne Bane at komme til Bordingborg. Der vilde kun blive et lille Sogn syd for Bræstø tilbage for denne. Dette er Noget, som Alle indse, og ikke engang Bordingborg er tilbøjelig til at gaa ind derpaa. Jeg for mit Vedkommende vilde ogsaa kalde det for en Nødvand af første Rang. Bræstø 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 Kjøbmandsforretning ved Lundby, som efterhaanden blev dreven i stor Maalestok og har taget meget af Oplandet, mellem Lundby og Bræstø. Da Østbanen derefter blev ført ned til Faxe, saa blev der etableret store Kjøbmandsforretninger der, som have taget det halve Opland mellem Bræstø og Faxe. Saa den tredje Side er der Stranden. Der er altsaa kun den fjerde Side tilbage, mistet Bræstø den, sag er hele Oplandet taget fra den. Den her omtalte Linie Kallehave—Bordingborg, anser jeg derfor for en komplet Umulighed. Den her foreslaede Linie tager derimod alle Hensyn, den skaffer Møenboerne let og bekvem Afgang til Sydbanen, og den skaffer Sydføstjælland en heldig Baneforbindelse med Østbanen, saa at man kan rejse til alle Tider af Aaret.

Om dens Nødvendighed antager jeg ikke, der kan være delte Meninger. Efter at Behoerne 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 foreslaede 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 Vedkommende saaledes, at den skulde give det Tilskud pr. Banemil, som den Slags Baner, første Klasse Privataner, pleie at faae, og saa den Del af Expropriationsudgifterne, som Staten pleie at give. Dette er jo ikke Nere, end man har gjort tidligere, det er jo altsaa et ganske billigt Forlangende, saa man 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 Tegners 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 fuldseiler og til andre Tider ligger fuldstændig stille en 4—5 Dage, før man kan slippe over; den Tid maa 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 nogen omhelst Retning. Tager man et lille Dampskib, 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 Vinter, vi i Aar have haft, ligge de jo indesluttede, saa at de ingen Vegne kunne komme, de kunne hverken komme med deres levende Svin til Slagteriet ved Masnedjund 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 gennemskæres paa langs af en Bane. Der til kommer en anden Omstændighed. Møens Klint er jo det skønneste Naturscenenom, 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 Øst til at rejse, som Folk have nu om Stunder, kommer der Mange til Møens Klint. Vi se jo, at alle lige fra de Allerfattigste til de Rigeste have Reiselyst, 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