

Der er offret Dampfærganlæg fra Salling-land til Nykjøbing, og der holdes en Dampfærges i Gang der. Dampfærganlæg ere vel i og for sig billigere end en fast Bro, men paa den anden Side koster en fast Bro Intet at drive, og vil naar kapitalisere de Beløb, som Driften af Dampfærgen koster, og dertil lægge Bekostningen ved Dampfærganlægget, saa tror jeg, at det vistnok vil befindes at overstige ikke saa lidt den Million, her er Tale om at offre paa Møen. Nu tales der om at bygge et Par Moser ud i Ussund, en fra hver Side, og paa den Maade lette Forbindelsen. Denne er og vil vedblive at være i høieste Grad utilfredsstillende, og det vil ikke være ret længe, før man nødes til at komme bort deraf. Kravet vil med stigende Styrke komme frem fra Møenboernes Side og fra det lige overfor liggende Sjællands Side om at komme i en bedre Forbindelse med hinanden. Det vide vi Alle, at naar vi have set Kravene tilfredsstillende paa en saa uheldstgjørende Maade, blive de ikke beroligede, men stige saa stærkt, at selv Regjeringen tilsidst maa bøje sig for dem. Det kan den ærede Minister være fuldkommen sikker paa, at naar han udfører den Plan, som hans Overingenieur har forelagt ham, og som han har foreslaaet os at bevilge Penge til paa Finantsloven, vil det meget snart findes at blive utilfredsstillende, og disse Penge ville da være bortkastede, thi den Plan, der er foreslaaet fra Overingenieuren, vil ikke kunne indpasses i Anlægget af en fast Bro. Betingelserne for Anlægget af en fast Bro ere paa dette Sted maaske gunstigere end noget Sted i Danmark; Bekostningen er forholdsvis ikke stor, og naar man saa betænker den Omstændighed, at man ved at anlægge en fast Bro vil spare Driften af Dampfærges eller hvilken som helst anden Forbindelse, kan der ikke være Tvivl om, at Staten fra sit Standpunkt vil findes at staa sig vel ved at offre denne Million derpaa. Jeg tror saaledes, at sammenlignet med det nærmest liggende Exempel, nemlig Forbindelsen med Mors, kan det ikke siges at være en usforholdsmæssig Udgift, og Staten vil i Virkeligheden, naar den ikke tager den ueblifikkelige Udgift i Betragtning, men ser lidt frem i Tiden, staa sig vel derved. Det er to Spørgsmaal for sig: hele Jernbaneforbindelsen paa den ene Side og det Krav, Møen har paa en bedre Forbindelse med Sjælland, paa den anden Side. Til det sidste forekommer det mig, at Staten har en uafviselig Forpligtelse at række Haanden. Naar vi derimod tage Jernbanespørgsmaalet isoleret, har Staten kun den samme Forpligtelse med

Hensyn dertil som overfor alle andre private Jernbaneanlæg af første Rang, hvortil dette aldeles utvivlsomt maa henregnes. Derfor kan jeg ikke Andet end ønske, at den ærede Indenrigsminister vil tage Sagen under noget mere velvillig Overveielse, end han hidtil har gjort. Det er fuldkommen sikkert, at den ærede Minister ikke kan give et afgjørende Svar, før Planen er forelagt ham, ikke blot den tekniske Plan, som jo allerede foreligger, men ogsaa de finantzielle Betingelser. Om disse sidste skal jeg ikke udtale mig, da jeg ikke har nærmere Kendskab dertil, men det er en Selvfølge, at man ved et saadant Anlæg ikke kan mærke, at Pengene blive lagte paa Bordet i Forveien, at noget som helst Firma eller Interessentskab forud gjør offentlig Rede for, at det har Pengene og stiller dem til Raadighed. Det Høieste, der kan ventes, er, at et Firma erklærer sig villigt til at udvikle det, gjøre Rede derfor overfor den ærede Minister, og at da den ærede Minister erklærer sig villig til at underkaste dets Oplysninger en saadan Prøvelse, som Sagens Bigtighed kræver. Den Bemyndigelse, som den ærede Minister faar til at give Concession, lægger det fuldstændig i den ærede Ministers Haand at prøve, baade om Pengene ere tilstede, og om de ere tilstede paa saadanne Bilkkaar, at Vandet i det Hele kan staa sig ved at tage derimod. Endelig maa jeg udtale mig om et Punkt, som den ærede Minister ogsaa berørte, nemlig Egnens Bidrag. Der glemte den ærede Minister at anføre, at Egnen foruden de 20,000 Kr. ogsaa tilbyder at yde den halve Expropriation, og regne vi Expropriationen til 50,000 Kr. pr. Mil, bliver det altsaa ialt 45,000 Kr. pr. Mil. Det maa i Sammenligning med saadanne Baner f. Ex., som ere blevne vedtagne i forrige Samling: fra Løgstør til Hobro og fra Slagelse til Næstved, anses for ikke ubilligt at indskrænke sine Fordringer overfor denne Egn dertil. Nu bemærkede den ærede Minister, at de 20,000 Kr. skulde udredes forlods af Statskassen, men jeg maa dog tilføje, at de 20,000 Kr. skal forrentes til Statskassen, og derved afvikler denne Sum sig væsentlig fra de 40,000 Kr., som Amterne og Kjøbstæderne i de to Egne jeg nævnte, have ydet til Slagelse—Næstved og Hobro—Løgstør Banen; thi der udreder Statskassen Tilskudet og faar ikke Rente i de 15 Aar, hvori det afdrages. Derved bliver Bidraget her i Virkeligheden reduceret til $\frac{2}{3}$ af det paagjældende Beløb, saa i Virkeligheden komme Sydsjælland og Møen til at svare omtrent 80 pCt. mere end Sorø og Aalborg Amter have betalt. Jeg tror derfor ikke, det kan siges at