

vil være 3—3½ Aar, inden det hele bliver færdigt, og at der vil blive anvendt 1 Mill. eller mere i den Tid, og naar der tages Hensyn til saavel Renten deraf som af den øvrige Kapital, har jeg hørt kyndige Folt sige, at det slet ikke er noget urimeligt at anslaa det til 10 pCt. i alt. Saa forlange de endelig 1 pCt. af hele Anlægskapitalen i Provision. — Det forekommer mig, at dette Tilbud vist meget godt kan tjene til Grundlag for videre Forhandling. Skulde man nære Frugt for Selskabets Vederhæftighed, kan man jo sikre sig ved at forlange deponeret det Beløb, man finder passende. — Med Hensyn til den faste Bro forlange de 1,700,000 Kr. Naar jeg sammenholder det med Statsingeniørens Beregninger og Overslag over en tidssvarende Dampfærgeforbindelse, vilde denne med Renter koste 1,800,000 Kr., og en fast Bro 1½ Mill. Kr. Den tyske Beregning og Overslag ligger altsaa derimellem, saa det synes jeg heller ikke er noget overdrevent. Af det øvrige Beløb, som skal tilvejebringes, skulde der ifølge Forslaet af Statskassen tilskydes 1,600,000 Kr. Disse kan man fordele, som man vil. Jeg fordeler dem efter de almindelige Regler saaledes, at jeg beregner 80,000 Kr. Tilskud pr. Banemil; det bliver for 12½ Mil 1 Mill. Kroner, og saa beregner jeg 600,000 Kr. for den faste Bro. Naar der i Fjor forelaa Forslag fra den ærede Ministers Side om et Bidrag dertil af 225,000 Kr. fra Staten og noget lignende fra Amtet, som skulde overtage Færgen og de derhen hørende Forhold, altsaa i alt 450,000 Kr., og naar man saa gaar ud fra, at det er sjældent, at saadanne store Foretagender holde Stif efter Overslaget — de gaa aærne noget ud derover, saa man kan godt beregne Forslaet i Fjor til henad 500,000 Kr. — og saa bliver dette her kun c. 100,000 mere end det andet. Det øvrige Beløb, der skal tilvejebringes, skal komme fra Amts- og Sognekommuner og vil, med den halve Ekspropriation vist blive omtrent 1 Million, altsaa vil den aarlige Rente-garanti være 4 og 5 Kr. aarlig pr. Ld. Hartkorn. Det er nærmest det, jeg har at sige med Hensyn til det foreliggende Forslag, og jeg haaber, at det ærede Ting, saa vel som den højterede Minister vil tage denne Sag under meget nøje Overvejelse. Den er af stor Interesse for hele Omegnen og vil blive god for mange Menneffer. Der er i den Retning en Ting, som ogsaa maa komme i Betragtning, nemlig Banens Betydning som Lystbane. Der vil blive mange tusende Menneffer, som ville tage dem en Øjsttur til Møen ad den Vej. Og saa kom-

mer der endnu et til, og det er, at idet Banen bliver sat i Forbindelse med Faxe-banen, vil en meget stor Del af Traffikken føres derover, og da Staten garanterer 4 pCt. af Anlægskapitalen for den nævnte Bane, tør man haabe paa, at Staten Tid efter anden vil ad denne Vej kunne frigøres for en Del af denne Udgift; det bør virkelig ogsaa tages med i Betragtning. Med disse Par Ord tillader jeg mig at anbefale Lovforslaget til det ærede Tings Velvilje.

Bojen: Det foreliggende Forslag berører jo den Egn, som jeg har den Ære at repræsentere, paa en meget køelig Maade. Ingen Sinde har min Balgkreds, Møen, følt Trykket af den flette Forbindelse med Omverdenen stærkere end netop i Winter under disse Isforhold, der have affaaret den i lang Tid fra Forbindelse med Sjælland. Det foreliggende Lovforslag søger jo at afhjælpe denne Trang, og det er overfor dette Djemed selvsølgelig i høj Grad anbefalelsesværdigt, om det maatte kunne lykkes at faa de Anlæg udførte, som Lovforslaget omhandler. Det er jo ikke noget nyt, det foreliggende Lovforslag var allerede fremme her i Fjor og var Genstand for Udvalgsbehandling, en meget velvillig Behandling i det paagældende Udvalg, hvortil ogsaa jeg sluttede mig med de Indstillinger, som den Gang forelaa, men som ikke bleve Genstand for anden Behandling her i Tinget. Det foreliggende Lovforslag, saaledes som det nu er ud, er undergaaet nogle Rettelser siden i Fjor, særlig knyttede til Udtalelser og Henstillinger fra det paagældende Udvalg i Fjor. Jeg skal dog imidlertid tillade mig at gøre opmærksom paa enkelte andre Ændringer, som jeg ikke just anser for heldige. Den første Ændring er den, at af den Gaffelbane, som Lovforslaget gaar ud paa, en Gaffelbane i to Linier, den ene gaagende til Masnedfund og den anden til Faxe, stødende sammen ved Kallehave og fortsat over Møen ud til Møens Mint — af disse to Linier er i Aar Linien over Faxe—Kallehave til Møen aabenbart stillet frem som Hovedlinien, medens Linien fra Kallehave til Masnedfund snarere fremtræder som en Sidebane. For saa vidt deri maatte antages at ligge, at Hovedforbindelsen fra Møen til Kjøbenhavn herefter tænkes nærmest at ske over den østjællandske Bane, anser jeg det for en meget uheldig Foranstaltning, idet man ingenlunde vil finde sig tilfreds paa Møen ved at faa Hovedforbindelsen ført igennem Stevns, altsaa en sekundær Bane, medens Interessen for vort Bedkommende maa ligge i at komme hurtigst muligt i Forbindelse med Hovedbanen, hvad