

land i Forbindelse med Møen og Statsbanen, medens man selvfølgelig, hvis man vilde have sit Hovedhjørnepunkt paa Møen, som flere ærede Talere have været tilbøjelige til, kunde slippe med ganske faa Mill. Jærnbane mellem Møen og Statsbaneanlægget, som der tidligere har været Tale om, og som det er efter min Mening rigtigere at holde sig til. Egnen skal ganske vist bidrage noget og ikke saa lidet mere end ellers, men det vil jeg, at man giver den Kredit, og lader Statskassen udbetale Pengene. Dette er ejendommeligt, thi at man giver en Egn Kredit, naar Staten anlægger en Jærnbane, det er naturligt, men at man bærer sig anderledes ad overfor Koncessionshavere og siger: Koncessionshaverne skulle anlægge Banen, Egnen skal bidrage, Staten skal ogsaa bidrage, men: Staten skal tillige træde i Stedet for Egnen og udrede dens Bidrag foreløbig — det er dog ekstraordinært. Der har med Hensyn til dette Jærnbaneanlæg foreligget forskellige Forslag, og jeg antager, at man kan omtale dem. Det første Forslag, der kom frem 1889, havde ansat Betøstningerne ved Anlægget til 3,856,500 Kroner foruden Ekspropriation; det er ganske vist for lidt. Næste Aar anslog man Omkostningerne til 6,160,000 Kroner, ligeledes foruden Ekspropriation, og det foreliggende Forslag ansætter Udgifterne ved Anlægget til 6,390,000 Kroner, ogsaa foruden Ekspropriationsomkostninger. Anlægget kan efter Statsingeniørens Syn, som jeg skal støtte mig til, fraset Ekspropriationerne og med Indbefattelse af Broanlægget, ske for 4½ Mill. Kr., altsaa den Sum 6,390,000 Kr. er et ikke saa ganske lille Stykke for stort, som de Herrer ville se. Hvorledes det forholder sig med disse overskydende Penge, om de til Dels ere til Provisioner, eller om Summen fremkommer, fordi Anlægssummen er ansat for højt, det kan jeg ikke vide noget om, men den sidste ærede Taler mente, at i denne Sum maatte han antage, at der tillige var indbefattet Udgiften til Driftsmateriel. Det er jeg ikke enig med det ærede Medlem i, det kan jeg ikke gaa ud fra, thi jeg tror, at det vilde være en væsentlig Forandring fra, hvad man i Almindelighed forudsætter ved lignende Forslag. Skulde det være Tilfældet, da maatte det staa i Forslaget, hvortil disse Penge skulle bruges, men det maa den ærede Forslagsstiller jo kunne sige os. Jeg tror ikke, man har tænkt paa det, og jeg anser det for at ligge temmelig fjernt, thi den Udgift kan jo først komme i Betragtning, naar man kommer til at drive Jærnbanen, og i Øjeblikket behøver man ikke at regne Driftsmateriellet med. Byggesummen er alt-

saa meget høj, idet jeg tillader mig at gentage, at efter den Undersøgelse, som jeg har ladet officielt anstille efter Anmodning, er jeg kommen til det Resultat, at man kan gøre Anlægget for 4½ Mill. Kr. Der er altsaa en Del tilovers, som Koncessionshaveren kan disponere over. Saa kommer det jo tillige an paa, om de Beregninger, der staa bagved dette Forslag, virkelig ere saa nøjagtige, at man tør anbefale Anlægget. Det maa ogsaa for Staten have nogen Betydning, naar man skal støtte et saadant Anlæg i langt større Omfang end ellers, om der kan regnes paa nogen Forrentning af dette Anlæg, om det er rigtigt at gaa til noget saa usædvanligt som at give Fortrinnet paa Preferenceactier til et Beløb af 4,140,000 Kr., noget, som vi ellers ikke kende, og at lætte Egnens og Statens Penge bagefter. Skal det være rigtigt, saa maa der være nogen Sandsynlighed for Forrentning af Preferenceactierne i det mindste. Selv om man lader Statens og Kommunens Bidrag staa uden Forrentning, maa der dog være en Sandsynlighed for Forrentning af Preferenceactierne; thi ellers vil det være mindre passende for Staten at sige til de fremmede Penge: Kom kun med 4½ Mill. Kroner, det gaar nok. Man maa altsaa have nogen Forpligtelse til at se, hvad Sandsynlighed, der er for Forrentningen. Driftsudgifterne ere efter Sandsynlighed 16 à 17,000 Kroner. Jeg tror, det stemmer med den Beregning, som ligger til Grund for Forslaget fra vedkommende Ingeniør. Driftsindtægterne ere satte til 27,000 Kroner. Jeg er mere tilbøjelig til at lægge dem til 16 à 17,000 Kroner, naar jeg sammenligner Befolkningsforholdene her i denne Egn i det hele taget med, hvad vi have ud af andre Jærnbaner. Dernæst er der at tage Hensyn til Koetransporten og Fremmedtrafikken. Hvad angaar denne Koetransport, som man lægger saa stor Vægt paa, saa vil denne kun kunne faa en væsentlig Betydning for selve den Møen. Med Hensyn til Fremmedtrafikken tror jeg ikke, man kan tænke sig, den vil komme til at gaa fra Kjøbenhavn ned over den østjællandske Bane og videre ad denne Bane; den vil vistnok komme med Dampskib til Stege. Det er ikke sandsynligt, at man om Sommeren kan faa ret mange til at køre denne lange Strækning gennem Sjælland, naar der er en bekvem Dampskibsforbindelse til Stege fra Kjøbenhavn. Der kommer jo i det væsentlige kun Turistbesøg herved fra Kjøbenhavn eller over Kjøbenhavn, og det følger jo af sig selv, at hvis der bliver en Jærnbane anlagt paa Møen, kan man paaregne en sta-