

figelse imod, at det ærede Medlem vil hævde, at jeg har fremfat den Betragtning for at lede Tinget hen paa en Bivej bort fra Hovedspørgsmaalet. Nej, det har slet ikke været min Hensigt. Spørgsmaalet, som det ligger her, er rent og klart nok, Tinget er fuldkommen i Stand til at tage en Beslutning, uden at der behøves at gøres nogen som helst Anstrengelse for ad Omveje at faa Stemningen for den ene eller den anden Betragtning bragt op. Til den ærede Ordfører vil jeg sige, at det er mig en Fornøjelse, naar han anser mine Udtalelser som Indrømmelser. Det er imidlertid slet ikke Indrømmelser, ikke Spor af Indrømmelser, jeg har kun berigtiget den ærede Ordførers Udtalelser, for saa vidt han nu er alt for besteden i sin Angivelse af den Trafikmængde, som de lolland-falsterste Baner tilføre Statsbanen, efter hans Synspunkt vel at mærke. Men deri ligger jo Divergenjen mellem den ærede Ordfører og mig, idet jeg ikke kan godskrive de lolland-falsterste Baner for hele det Beløb uafkortet, som de tilføre Statsbanerne i Form af Bruttoindtægt. Enten maa der foretages en Reduktion af Summen paa samme Maade, som man reducerer Brutto- til Nettoindtægt for Statsbanedriften i det hele taget, og altsaa reducere Summen med ca. 80 %, eller ogsaa maa der foretages en Reduktion paa Grundlag af Bevarelsen af det Spørgsmaal: hvor megen Trafik fra Lolland-Falster vilde der være kommet paa Statsbanen, hvis Jærnbanerne paa Falster og Lolland ikke vare byggede, sammenholdt med, hvad der nu gaar ind, og derigennem vilde man komme til et Resultat, der kan bevare Spørgsmaalet, hvad de lolland-falsterste Baner gavne Statsbanen, det tror jeg nok ikke kan bestrides. Jeg tror heller ikke, at den ærede Ordfører har Ret i, at intet Menneſte fra Lolland-Falster vilde have ført med Statsbanen, eller saa godt som ingen ført med Statsbanen, naar de lolland-falsterste Baner ikke vare byggede. Den ærede Ordfører maa jo da give mig Ret i, at man ikke havde regelmæssig Dampskibsſart hele Aaret igennem og ikke kunde have det, i alt Fald var det i mange Vintre nødvendigt at indstille Dampskibsſtrafikken, og da tror jeg nok, at Lollisterne og Falstringerne, naar de vilde til København, ogsaa fandt Vej til Bordingborg, og jeg tror i det hele taget — og det kan for Resten godtgøres ved Driftsregnskaberne fra tidligere Aar —, at der var en ikke ringe Frelvens fra Lolland-Falster over den jydjællandske Bane, forinden de lolland-falsterste Baner bleve

byggede, det ved det ærede Medlem vist ogsaa godt.

Jens Bux: Med den ærede Formands Tilladelse skal jeg minde Tinget om et Par Linier af de Motiver, der ledsage dette Lovforslag. Med den ærede Formands Tilladelse skal jeg læse følgende af de Motiver, som følge Regeringsforslaget. Efter at Projektet om de 465,000 er omtalt, siger Regeringen videre:

„Det andet Projekt er udarbejdet i den nyeste Tid af Baneingeniøren ved det Lolland-falsterste Jærnbanelſelskab og gaar ud paa at opføre en ny Jærnbro paa den under Vandet liggende Del af den nuværende Broſ Bælefundamenter, hvilke ved en foretagen Underſøgelse have vist sig at være fuldstændig ſunde og i Stand til at tjene ſom Grundlag for en Overbygning af permanente Materialier; ogsaa dette Projekt vil kunne gennemføres uden Standsning af Trafikken over Broen.“

Og endelig slutte Motiverne med følgende:

„Med Hensyn til Detaillerne ved Konstruktionen og Arbejdets Udførelse henvises til Projektet, om hvilket man kun skal bemærke, at Anvendelsen af den nuværende Broſ Bælefundamenter til den ny Bro, efter hvad der er oplyst, maa anses ſom fuldt forſvarlig, ligeſom den foreslaede Konstruktion maa erkendes for at være henſigtsmæssig efter de givne Forhold.“

Naar Regeringen ledsager ſit eget Forslag med ſaadanne Motiver, ſaa vil jeg nok ſpørge, hvad Grund der ſkulde være for os til at ſige: Nej, vi ville gaa til noget andet end det, der er motiveret ſaa godt.

J. Sage: Lige over for den ærede Ordfører, ſom vilde hævde, at Regeringen havde erklæret, at den godt kunde tage hvilken ſom helst af Planerne og endelig helst vilde have den dyreste, maa jeg minde om, at Regeringen oprindeligt har foreslaaet 1,100,000 Kr. til en hel ny Bro, og der er fuldstændig god Mening i at ſige: enten en hel ny Bro, ſom kan tilfredſtille andre Krav, eller den gamle, repareret paa en forſvarlig Maade, men uden at regne paa, at den ſkal ſtaa maatte meget lang Tid. Naar man nu vil spare et Par hundredtuſinde Kroner, vil der jo blive ſaa meget sparet op, forudſat at Pengene ikke bruges paa anden Maade, at man kan vente en Gang at ſaa en hel ny Bro. Det er dog en daarlig Økonomi, at lappe alt for meget paa det gamle.