

den, at Byen Præstø, saa vidt jeg ser, kan pakke sammen og efter kort Tids Forløb vil være saa godt som forsvunden som Røbstad, naar den sættes i den Jærnbaneforbindelse, her foreslaas. Præstø er kun en lille By, men har dog et ret ordentligt Opland. Men naar hele dens nordlige Opland ved en Bane til Næstved trækkes over i den Retning, vil den større By Næstved efter min Mening sikkert trække det meste til sig, og Præstøs Opland vil vinde ind til det halve af, hvad det nu er. Endelig er min tredje Grund, og det er ikke den uvæsentligste, at det for Statskassen vil være det fordelagtigste at lægge Banen om til Fakse. Banen fra Røge til Fakse er jo ganske vist en privat Bane, men vel at mærke en af de sørgelige Privatbaner, som ganske vist styres af et privat Selskab og ved en privat Direktion, men hvis Udgifter til Aktionærerne betales fuldt ud af Statskassen. Jeg tror ikke, der er megen Udsigt til, at Statskassen vil saa de Renter af Aktiekapitalen, som den een Gang har garanteret Aktionærerne, og det er meget naturligt, thi denne Bane er dels en Gaffelbane, der deler sig i Haarlev, saaledes at den ene Gren gaar over Storeheddinge til Nædvig, den anden til Fakse, og dels en Bane, der ender i tre Havne, saaledes at Skibsfarten tager en stor Del af Trafikken. Der er altsaa kun ringe Udsigt til, at Banen vil kunne betale Renterne af sin Aktiekapital, og til, at Staten kan saa noget af det tilbage, som den har betalt. Men Udsigterne vilde forbedres ikke saa lidt i det Øjeblik, at Banen ikke endte oppe i Fakse, men fra Fakse Station fortsattes Syd paa over Præstø til Kallehave. Derved vilde der blive en saa bethkelig Trafik, at der vilde blive nogen rimelig Udsigt til, at denne Bane kunde betale om ikke fulde 4 pCt., saa i alt Fald nogle pCt., saaledes at Statens aarlige Udgifter til Forrentning af Aktiekapitalen kunde om ikke helt forsvinde, saa dog bethkelig forringes. Af disse tre Grunde finder jeg, at den Linie, som fører over Præstø til Næstved, og som de tre ærede Folketingsmænd foreslaa, er en mindre forstandig Linie. Hvad den Linie angaar, som skal føres til Bordingborg, skal jeg sige, at jeg finder den i og for sig temmelig unødvendig. Det eneste Argument, jeg kan tænke mig, at man kan anføre til Fordel for den, er, at Bordingborgs Interesse ikke lide nogen Støde, men det finder jeg dog næppe kan være nogen tilstrækkelig Grund til at bygge en eller halvanden Mil Jærnbane. Nu hørte jeg vel, at den ærede Ordfører for Forslagsstillerne talte om den store Trafik,

som kunde ventes for hele Baneprojektet, fordi man havde Møen i Ryggen, og det skulde vel særlig foranledige, at Banen blev forlænget til Bordingborg. Jeg tror imidlertid, at man, foreløbig i alt Fald, lever i en Illusion i den Henseende. Der vil i det væsentlige ikke være nogen Fordel for Møen ved at saa en Bane fra Bordingborg til Kallehave, saa længe ikke Overfartsforholdene ved Kallehave-Koster ere anderledes, end de nu ere, og anderledes, end de have Udsigt til at blive i lang Tid. Det er kun en ringe Glæde for Møenboerne, og ligeledes — forekommer det mig — for de Turister, der bleve omtalte, at de kunne saa Lov at køre paa Jærnbane til Kallehave, naar de saa derfra skulle med Skibslejlighed over til Koster og fra Koster pr. Bogn til Stege, i Stedet for at gaa i en Dampbaad ved Bordingborg, det vil sige ved Masnedshund, og saa seile lige til Stege. Jeg skulde næsten tro, at de fleste vilde foretrække denne Vej, selv om det maatte vil gaa en lille Smule langsommere. I hvert Fald mener jeg, at for den lidt hurtigere Rejsemuligheds Skyld er der ingen Grund til at bygge en Bane fra Bordingborg til Kallehave. Nu er der ganske vist — det blev omtalt af den ærede Ordfører for Forslagsstillerne, og derfor maa det ogsaa være mig tilladt at omtale det — bygget to Møler derne, den ene ved Kallehave, den anden ved Koster. Hvad de egentlig skulle benyttes til, turde imidlertid være meget tvivlsomt. For mig staar det, som om der i alt Fald indtil videre er kastet et Par hundrede Tusende Kroner i Vandet til ingen Verdens Nytte. Det er jo muligt, at de Dæmninger, som ere førte ud fra begge Sider, en Gang i Tiden kunne anvendes til at være Begyndelsen til en fast Forbindelse mellem Møen og Sjælland, men dertil er der jo ikke nogen videre stor Udsigt for Øjeblikket, og i ethvert Tilfælde maa man vel sige, at den Mindre-udgift, som en Gang i Fremtiden vil kunne påregnes, naar man kommer til at anlægge en fast Forbindelse mellem Sjælland og Møen, ved at Mølerne nu ere byggede, ikke vil være saa stor, at dette vil kunne sluge Rentetabet i den Tid, Mølerne have ligget der, efter min Mening til ingen Verdens Nytte. De ere byggede paa den Maade, at man vel kan lægge til ved dem med Dampskibe, og man kan spære ud paa dem og gaa ombord i disse Dampskibe, men man kan ikke køre ud paa Mølerne og vende der, saa at de ikke synes at være beregnede paa Godstrafik. De kunne kun være beregnede paa rejsende, som enten paa Trillebør eller ved Drager skaffe sig deres Ruffetter