

Beboere i Jærb med at forsøge at skaffe den fornødne Kapital til dette Anlæg, men det staar dem klart derne, at det vil blive dem lettere at skaffe de fornødne Penge til hele Strækningen helt ned til den anden Bane, hvormed den jo skulde sættes i Forbindelse. Det vilde blive lettere for dem at gøre det paa en Gang end to Gange, idet der jo er mange Sogne, som ikke ville være med, naar de ikke kunne faa noget til den ene Bane, og der er andre paa den anden Side, der ikke ville være med, naar den anden Bane ikke bliver bygget. Man ønsker derfor, at denne lille Lov maa gaa ind som et Led i den bestaaende Lov om Præsto-Næstved Banen, og at den kunde anlægges samtidig med den. Anlægget vilde utvivlsomt tillige blive lettere derved, og der er heller ingen Tvivl om, at Rentabiliteten vil blive bedre, naar den faar Udgangspunkt nede mod Kallehave — thi nu ønskes Banen ikke ført til Kallehave men til et Sted paa Masnedesund-Kallehavebanen, fortrinnsvis ved Biemose eller et andet passende Sted, hvor den saa skulde sættes i Forbindelse med denne Bane. Den bliver derved $\frac{1}{2}$ Mil eller saadan noget kortere, end det var paa-tænkt før. Denne Stump af Banen skulde, efter hvad Ingeniørerne have opgivet for mig, gaa ned over Mern Sogn og Allerslev Sogn, og den vil blive 2—2 $\frac{1}{4}$ Mil lang. Omkostningerne ved Anlægget af denne Bane blev mig ogsaa af Ingeniørerne angivet til at ville blive ca. 250,000 Kr. pr. Mil, alle Omkostninger deri indbefattede, eller med et rundt Tal for hele Strækningen ontrent 500,000 Kr. Hele Strækningen fra Næstved og Præsto til Biemose, hvor man ønsker den tilsluttet, er ca. 5 Mil, og den hele Strækning vil altsaa koste mellem 12—1300,000 Kr. De tro dem i Stand til derne, at skaffe det fornødne Beløb dertil, naar vi kunde faa denne Stump Bane samtidig med den anden. Derfor anbefaler jeg dette lille Forslag, og jeg vilde ønske, at det snarest muligt kunde blive ophøjet til Lov.

Sammerich: Ved at se paa dette Lovforslag er jeg bleven noget forbauset over, at man har kunnet fremsætte det. Det, der er Tale om, er at bygge en Bane, der har været behandlet her i Rigsdagen tidligere. Der har tidligere været et ganske lignende, men dog i flere Henseender fornuftigere og naturliggere Forslag end det her foreliggende, men som ligesom dette gik ud paa en Grenbane, der fra Næstved — det har snart været Næstved, snart Jaksø, men altsaa Nord fra — gik ned over Præsto til Kallehave og saa atter havde Forbindelse til Bording-

borg. Da dette Forslag blev behandlet forrige Gang her, mødte det en Tilslutning fra dette Ting, men en ganske absolut Modstand fra det andet Ting, og paa Grund af denne absolutte Modstand blev hele Spørgsmaalet om Ordningen af Baneforholdene i denne Gn ordnet saaledes som Lovforslaget med de 29 Baner fandt naturligt, nemlig at Præstø fik Udgang til at faa en Forbindelse med Statsbanen fra et Punkt mellem Sundby og Haslev, men at Forbindelsen med Møen samtidig blev fastslaaet ført ad en Bane direkte fra Kallehave til Bordingborg, og der blev ved Bestemmelserne for denne Bane taget et absolut Henhyn til, at de stridende Interesser derne, ikke skulde være brøstholdne. Man bestemte nemlig Banen saaledes, at den var til saa lidt Nytte for det Opland, den skulde igennem, som muligt, idet den blev ført saa nær til Rytten, som det var nogenlunde muligt, fordi man ikke i det her foreliggende Tilfælde vilde, at Bordingborg skulde tage Oplandet fra Præsto, og det blev særlig fastslaaet, at alle Tanter om, at føre den, saaledes som Regeringen havde villet, op over Mern, maatte udelukkes, idet Mern betragtedes som et Punkt, de to Byer strides om som fælles Opland. Ved denne Ordning af Sagen, fik denne Bane altsaa ikke anden Opgave end en ringe Besørgelse af Oplandets Trafik og saa for Resten Forbindelse med Møen. Men samtidig med, at den ikke fik anden Opgave, fik den heller ikke andet Grundlag for overhovedet at kunne betale sig. Det, der nu er Tale om, er, at man skulde tillade, at en ny Bane blev ført ned og tog fra den først fastslaaede Bane al den Trafik, den skal leve af, thi det, den væsentlig skal leve af, er Trafikken fra Møen, og hvis man saaledes som det foreliggende Forslag gaar ud paa, vil føre en Forbindelse fra Næstved ned til Biemose, saa vil Møenstrafikken ganske naturligt gaa ad denne ny Linie. Idet man vil have Lov til at føre denne Bane med til en bestaaende Bane, antager jeg det derhos for givet, at man vil gaa ud fra, at det maatte være i Forstaelse med vedkommende Koncessionshaver, men jeg vil anse det for lige saa givet, at vedkommende Koncessionshaver ikke vil være med til at ødelægge alle Udbygget for selv at kunne faa noget ud af sin Bane. Dertil kommer, at Staten jo har Halvdelen af Aktierne i den Bane, der nu er fastslaaet. Man skulde altsaa endvidere forudsætte, at Staten skulde være villig til at tage Del i en Konkurrencebane, der tager al Udbygget bort for at Staten skal faa noget ud af de Aktier, den har i den fastslaaede Bane, som er under Bygning. Derfor forekommer