

styrelser derovre, og jeg mener, at Ministeriet for offentlige Arbejder er Skyld deri." Dette er jo en Anke, der ikke rammer mig, men jeg tror at turde sige, at den heller ikke rammer min ærede Forgænger. Ministeriet har ikke forhalet denne Sag. Naar det er trukket ud, er det, fordi de ikke have været tilstrækkelig hurtige i Vendingen derovre. Sagen er, at den Vedtægt, der skulde affattes, skal i Medfør af Digeloven af 10. April 1874 udfærdiges af Amsraadet, og forinden den endelig affattes, forelægges den Ejernerne og Brugernes af de til Digelaget hørende Ejendomme. Denne Afgørelse af Amsraadet kan, inden 4 Uger efter at Afgørelsen er truffen, indankes for Ministeren. Nu er det saadan, at Amsraadet har under 6. Juli d. A. til Ministeriet indsendt dette Forslag til Vedtægt med Forespørgsel, om der fra Ministeriets Side var noget til Hinder for, at Forslaget stadfæstedes. Det viste sig imidlertid, at dette Forslag led af betydelige Mangler, at det ikke var i Overensstemmelse med de Love, som gælde for disse Digelag, og derfor blev det sendt tilbage. Det er først kommet tilbage til Ministeriet den 27. Oktober, saa det ærede Medlem vil se, at det er ikke herinde, at det er blevet sinket, men at det derimod er fra selve Amsraadet, man ikke har faaet Forslaget fremsendt. Jeg haaber, at det ærede Medlem vil skynde paa dem derovre, som have Ansvar for, at det har været saa længe, og jeg vil paa det bestemteste fritage de tidligere Ministre for Skyld deri, ligesom Kontorpersonalet heller ikke har forsømt noget i den Retning. Paa Finanslovsforslaget for 1909—10 er der paa § 28 som Tilskud til Diget opført 135,000 Kr. Fordi det har trukket saa længe ud, og de ikke ere blevne færdige, er der ikke paa Finanslovsforslaget for 1910—11 optaget noget Beløb. Men hvor meget der skal søges bevilget for 1910—11, kunne vi tale om, og efter Omstændighederne kunne vi faa det indført til anden eller tredie Behandling.

Det ærede Medlem fra Odder (Hegelund-Lange) ønskede, at Staten skulde overtage Havnefyret ved Tunø. Jeg skal dertil sige, at det er ikke noget nyt Fyr. Den vedkommende Ø trænger ikke til dette Fyr, for Fyret have de allerede. Her er kun Tale om, hvorvidt Staten vil overtage Udgifterne ved dets Pasning. Bevilgingen kan i og for sig være lille og Byrden ikke synderlig stor, men Staten har allerede et Fyr ved Siden af for den almindelige Sejlads, dette Fyr har kun In-

teresse for selve Havnen dernede. Hvis Staten skulde overtage dette, hvad der ikke spiller nogen stor Rolle, maa vi forhandle med Marineministeriet og have dets Erklæring og muligvis ogsaa Vandbygningsdirektørens Erklæring for, i hvilken Tilstand det er, og hvordan Forholdene i det hele ere. Sagen vil imidlertid blive undersøgt.

Saa omtalte det ærede Medlem Færgeforbindelsen Hou—Refsnæs. Om det Spørgsmaal kan der formentlig ikke forhandles nu. Jeg tror ikke, man vil faa noget positivt Udbytte af at drage det frem paa dette Tidspunkt, da det selvfølgelig hviler for Øjeblikket og ikke er kommet i Betragtning ved de Forslag om nye Jernbaneanlæg, der sidst vare fremme. Jeg indser derfor ikke, at man gør Sagen nogen Tjeneste ved at tage den op til Behandling nu.

Det ærede Medlem fra Stege (L. Jensen) omtalte Forbindelsen til Gedser over Møen og Falster. Dette Spørgsmaal er under Overvejelse sammen med Spørgsmaalet om Jernbaneforbindelsen over Masnedø og Falster. Og jeg skal saavel overfor dette ærede Medlem som overfor det ærede Medlem fra Fakse (Stauning) og andre, der ere interesserede i dette Spørgsmaal, oplyse, at Undersøgelserne ere resulterede i, at en Bro efter den vestlige Linie vil andrage saadant noget som  $9\frac{1}{2}$  Mill. Kr., og dertil skulde der oprettes en Læmole paa Dyrefod Flak til 700,000 Kr., altsaa  $10\frac{1}{4}$  Mill. Kr. En Bro efter den østlige Linie, altsaa ned over Masnedø ved Masnedund, vil koste  $10\frac{1}{2}$  Mill. Kr. og en enkeltsporet Tunnel 16,100,000 Kr. Men formodentlig vilde det blive nødvendigt straks at gøre Tunnelen dobbeltsporet, hvorved Bekostningen vil andrage henimod det dobbelte. En høj Bro efter den østlige Brolinie med Overbygning for Enkeltspor, delvis for Dobbeltspor, vil koste  $25\frac{1}{2}$  Mill. Kr., og skal Overbygningen straks udføres for Dobbeltspor, vil Beløbet stige med 5 Mill. Kr. til  $30\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Man vil forstaa, at med den nuværende sløje finansielle Tilstand kan der ikke være Tale om nu at ofre saa store Summer. En Udvidelse af Banestrækningen Køge—Næstved—Nykøbing Falster til Dobbeltspor, inklusive den østlige Bro, vil blive  $19\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Men Banestrækningen Køge—Præstø—Møen—Nykøbing Falster, indbefattet Broer over Ulfund og Grønsund, vil blive omtrent 22 Mill. Kr. De ærede Medlemmer, som ere interesserede i, at denne Route drages over Møen, ville altsaa se, at