

fra de Egne, der ligge som naturligt Opland for den nye Bane. De paagældende Egne i Sydøstsjælland og paa Møen ere for Tiden meget daarlig betjente med Bane og have Krav paa at faa Baneanlæg, som kunne tilfredsstille dem. Jeg skal nævne et lille Eksempel paa, hvor uheldigt stillede de i Virkeligheden ere. Hvis man f. Eks. skal møde i Retten i en af Byerne Storehedinge eller Fakse, er man nødt til at anvende et Døgn derpaa. Man maa tage herfra Aftenen i Forvejen og kan først være her tilbage næste Aften. Det er 7—8 Mil fra Hovedstaden. Jeg tror dog, at ærede Medlemmer ville indrømme, at en saa daarlig Forbindelse kan ikke i Længden vedblive. Der vil fra disse Egne rejse sig Krav om Jernbaner, som vi maa imødekomme, og Udgiften dertil maa tages i Betragtning, naar der er Tale om nu at bygge denne Bane dernede. Det er for en stor Del en Udgift, som vil komme alligevel. Og et saadant Anlæg vil gavne den indenlandske Trafik ogsaa derved, at Turiststrømmen fra Udlandet sikkert i højere Grad vil slaa sig ned her i Landet, end det kan paaregnes ved den anden Forbindelse. Den anden Forbindelse er saaledes indrettet, at den ikke medfører stor Opfordring for Turisterne til at slaa sig ned her i Landet. En stor Mængde af de Turister, som komme fra Udlandet, benytte blot Danmark som Gennemrejsningsland, de slaa sig ikke ned her. Men hvis den anden Linie kunde finde Tilhængere, saaledes at den blev gennemført, vilde det i høj Grad blive en Indtægtskilde for Landet derved, at en stor Mængde Turister, som nu ikke gøre Ophold i Landet, vilde standse for at bese Møens Klint, en — tør jeg nok sige — af Nordeuropas smukkeste Egne. Ogsaa paa den Maade vil der indvindes Fordel for det hele Land ved Banen over Møen.

Der er en anden Omstændighed, som jeg vil bede om maa blive overvejet, inden vi tage endelig Stilling til Lovforslaget, det spiller en Rolle med Hensyn til Udgifterne. Jeg ser af de Planer, som ere udarbejdede af Statsbanerne, at man ikke har fulgt det Projekt, som i sin Tid blev fremsat af Driftsbestyrer Berg, nemlig ved Møensanlægget at benytte den østsjællandske Jernbane. Man er gaaet bort derfra, har fulgt Hovedbanen og er først fra Herfølge gaaet bort fra den og har lavet den selvstændige Linie. Jeg kan ikke rigtig faa i mit Hoved, at det ikke skulde være fordelagtigere at benytte den østsjællandske Jernbane. Jeg kan ikke tro, at den

Omstændighed, at man allerede har et Jernbanefundament der, ikke skulde bevirke, at Banen kunde anlægges billigere. For en Lægmandsbetragtning maa det stille sig saaledes, at hvor der allerede er et Banelegeme, selv om det er af lettere Beskaffenhed, og hvor der er eksproprieret og sikkert uden for store Udgifter kan eksproprieres mere, maa der kunne spares noget. Det er altsaa ogsaa en af de Ting, jeg vil anmode det kommende Udvalg om at undersøge.

Jeg skal i øvrigt ikke gaa i Detailler, dog ønsker jeg at gøre endnu en Bemærkning, nemlig om Lovforslagets § 4, i hvilken det bestemmes, at Statsbanerne skulle hæfte for Skade paa Skib og Ladning, foraarsaget ved Paasejling af Broen. Jeg er bange for, at den Bestemmelse skal faa for vidtrækkende Følger. Der tales om, at det foreliggende Forslag er saa overmaade billigt og godt; jeg tror dog, man vil gøre vel i at søge at komme til Klarhed over, hvor meget denne Paragraf vil betyde som Tillæg til Udgifterne ved Anlægget af Masnedundsbroen. Selvfølgelig er det meget imødekommende overfor Skibsfarten at stille den saa gunstigt, at det er Statsbanerne, som have Bevisbyrden med Hensyn til, om der foreligger Skyld hos den vedkommende Skibsfører eller ej, og at Statsbanerne maa betale Erstatning, hvis de ikke kunne godtgøre, at der foreligger en saadan Skyld, og jeg skal være den sidste til at ønske, at Skibsfarten ikke faar denne Fordel, men paa den anden Side skal man dog ogsaa se paa hele Landets og Statskassens Interesser, og jeg kunde, som sagt, ønske, at man grundigt fik undersøgt, hvor meget denne Bestemmelse vil betyde. Jeg ved ikke, om der kan tilvejebringes nogen Statistik eller Oplysninger i saa Henseende, men i alt Fald bør man gøre sig Umage for at faa tilstrækkelige Oplysninger tilvejebragt.

Jeg skal, som sagt, ikke gaa videre ind paa Enkeltheder, men blot endnu en Gang henstille til Tinget og det Udvalg, som faar med Sagen at gøre, grundigt at overveje, om der ikke var Mulighed for, at den Linie, som jeg nærmest er Talsmand for, kunde vinde den fornødne Tilslutning. I Længden vil den sikkert vise sig at være den fordelagtigste og som Følge heraf ogsaa den billigste, og den vil i fuldt saa høj Grad som den anden Linie tilfredsstille saavel den indenlandske som den udenlandske Trafik. Alle, med hvem man taler privat om disse to Linier, ere enige om at indrømme, at det vil være en