

bragt i forrige Rigsdagssamling. Men ved Afstemningen over Brohovederne sejrede da Brohovederne, og idet Brohovederne ere vedtagne og allerede nu ere byggede, maatte den faste Bro falde bort. Der kan jo ikke være Tale om, at den Rigsdag, der vedtog at bygge Brohovederne, paa samme Tid som Forslaget ligger for om en fast Bro over Ulfhund, i den næste Rigsdagsamling kunde vedtage et Forslag om en fast Bro. Derfor være alle Sydjællændere og jeg fuldstændig enige om, at den maatte bortfalde. Men der er ogsaa andre Grunde, som have været medvirkende Aarsager til, at Forslaget maatte falde. Der er 16 eller 17 Sogne i det hele, som ere interesserede i dette Jærnbaneanlæg, og deraf have de 3 å 4 nördlige Sogne op imod Fakse, Snefere, Eberdrup, Kongsted og Fakse, aldrig givet Samtykke til denne Bane. De 4 af Møens 7 Sogne ere heller ikke ganske med, og saa bliver der kun det halve Antal Sogne, som ere gaaede med. Hvis nu Forslaget vedtages, og bliver til Lov, saa skal man altsaa ved Lov tvinge de 8 Sogne til at gaa med til at overtage Rentegarantien af det Beløb, man opstiller i Loven. Det er noget, som aldrig har været Coutume i den danske Rigsdag, at tvinge en eller flere Kommuner til at gaa med til et privat Jærnbaneprojekt, som de ellers ikke vilde være med til.

Saa kommer der et tredje Moment til, nemlig at Banen var meget dyr. Den Ingeniør, som da agiterede for Jærnbanen, opstillede det Regnestykke, at Banen kunde bygges for 220,000 til 230,000 Kr. pr. Banemil, men Resultatet blev, at det blev et tyst Selstab, som skulde bygge den, og det beregnede sig omtrent 310,000 Kr. pr. Mil, medens andre Ingeniører, som ogsaa fremsatte deres Beregninger, vilde bygge for 250,000 Kr., det var altsaa 60,000 Kr. mere pr. Banemil, end de andre Ingeniører vilde bygge for, og endnu meget mere, end den Ingeniør vilde bygge for, der havde agiteret for Banen. Det stillede sig saaledes, at det var omtrent 7 Millioner, Banen vilde koste med den faste Bro, og deraf skulde Selstabet udstede 4,140,000 Kr. til 4½ pCt. som lste Prioritets Aktier. Det blev efter Lovforslaget fordelt saaledes, at Staten skulde overtage hen ved 2 Millioner, og Kommunen 1 Million, og den Million, som Kommunen skulde overtage i Forening med Amtet, var fordelt saaledes paa Hartfornsbrugerne, at Sjællanderne skulde overtage 75 Kr. og Møenboerne 100 Kr. pr. Td. Hartforn. Der var vel næppe noget Menneſte, der kunde tænke sig

Muligheden af, at denne Bane kunde forrente ud over 4,140,000 Kr., saa vedkommende vilde sandsynligvis aldrig faa en eneste Døe tilbage af de Penge, de skulde garantere, men kom til at forrente og afbringe hele Beløbet. Det var det 3dje Moment, og der var navnlig det, den ærede Indenrigsminister lagde særlig til Grund, at Banen var for dyr, og at han kunde faa den bygget billigere. Ja, det kunde han vistnok, thi hans Generaldirektør vilde bygge den for 250,000 Kr. eller i alt Fald indstaa for, at den kunde bygges for dette Beløb. Det er alle disse forfælske Grunde, der gøre, at vi maatte anse det for aldeles umuligt at gennemføre Lovforslaget. Nu have Sydjællænderne rejst Spørgsmaalet paa ny, og det er deres egen Tanke. Det er ikke fremmede, der ere komne med ny Tanker, for at stille noget stort op, men det er deres egne Tanker, og de ere allerede komne frem for over 14 Aar tilbage. Første Gang Spørgsmaalet blev rejst, blev der holdt Møde ved Allerslev Kro, og der blev Ingeniør English Hansen anvendt til at gøre Forslag. Der var forfælske Linier, og deriblandt den ene Linie for Kallehave, op over Præsto til Næstved, og den skulde koste 2,890,000 Kr. Paa Grund af dette store Beløb, og saa meget mere som man ikke kunde gøre Regning paa, at faa Støtte af Statskassen af nogen Betydning, faldt Sagen bort af sig selv. I 1884 blev Sagen optaget paa ny, da tog vi Linien Kallehave-Præsto-Næstved. Næstved er Centralpunktet for Sydjælland, og naar man befinder sig i Næstved og har en Bane fra Ulfhund til Næstved, og nu Slagelse-Næstvedbanen er kommet, saa har man Udgang til alle 4 Verdenshjørner. Der er jo ikke Spørgsmaal om andet end, at saa snart denne Bane kan blive vedtaget, saa kommer den nævnte Bane jo nok saa hurtigt som muligt, ligesom at denne Bane i det sydsøstlige Sjælland vil give Møen en meget stor Indtægt. Det vil ogsaa være en Fordel for denne Bane at blive rekruteret fra Møen, naar Møenboerne skulle bort, og dette vil se, idet de derigennem blive forbundne med Næstved-Slagelse Banen og med Sydbanen, altsaa med to Baner, som aabne den frieste Udgang for alle, som have noget at gøre ad den Vej, naar først denne Næstved-Slagelse Banen bliver gennemført. Der har jo nu været afholdt Møder angaaende dette Projekt, og der er ti Sogne og to Rødstæder, som ere interesserede i den. Det er fundisje ti Sogne, som have været opfordrede til at tiltræde Projektet, nemlig de som ligge længst borte. De have i Forening med de