

6. Concessionen udfærdiges efter Ingenieur Kjøhnæs Valg enten til ham selv personlig eller til det Selskab, som ved hans Medvirkning maatte blive dannet til Foretagendets Udførelse. Senere Transporter af Concessionen maae ikke finde Sted uden Indenrigsministeriets Samtykke.
7. Regjeringen skal efter 25 Aar fra Banens Aabning være berettiget til at fordrø sig saavel den i Kongeriget Danmark beliggende Deel af Længdebanean, derunder indbefattet Havnen ved Syltholmen, som Sidebanen fra Nestved til den vest-sjællandske Jernbane, med alt dertil hørende Driftsmateriel, Inventarium, Forraad og øvrigt Tilbehør overdraget mod contant Betaling af en Sum, der skal være lig 25 Gange Gjennemsnitsbeløbet af de sidste 5 Aars aarlige Nettooverskud, herunder ikke medregnet de til Reservecapitalen henlagte Beløb. Ved Udløsningen tilfalder Reservecapitalens Beholdning Statskassen i Erstatning for Slid paa Banerne og Driftsmateriellet. Saadan Overdragelse af Banerne skal dog alene kunne finde Sted ved et Aarsfrist og efter et Aars forudgaaet Besked.
8. Banen skal udgaae fra Kjøbenhavn og føres derfra i Nærheden af Stranden tæt Vest forbi Kjøge, derfra Ost om Herfølge og Sædder saa nær ind til Nestved, som Forholdene tillade det, derfra tæt forbi Bordingborg og langs med Stranden til Syd for Bassebolle, hvorfra Overgangen over Lobet mellem Sjælland og Faro skeer med en Bro. Mellem Faro og Bogo anbringes efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse enten en Bro eller fast Dæmning. Fra Bogo bygges en Bro over Cortesogab til Falster. Over denne B fortsættes Banen til et Punct i Nærheden af Nykjøbing, hvorfra der bygges en Bro over Guldborgsund, og Banen fortsættes over Lolland til et Punct paa denne Dets Sydvestkyst ved Syltholmen, hvor der anlægges en Havn. Fra Nestved anlægges desuden en Forbindelsesbane til en Station paa den sjællandske Jernbane. Detaillen af Banernes Retningslinie og Stationernes Antal og Beliggenhed bliver

at fastsætte efter nærmere Undersøgelse og med Indenrigsministeriets Approbation.

9. Samtlige Broer over Farvandet mellem Sjælland, Faro, Bogo, Falster og Lolland skulle forsynes med de for Seiladsen fornødne Abninger, hvis Spænding fastsættes af Indenrigsministeriet. Abningen i Broen mellem Sjælland og Faro skal have en Spænding af mindst 70 Fod og Abningen i Broen over Cortesogab en Spænding af mindst 65 Fod. Samtlige Broer maae kun lukkes til de Tider, da de skulle passeres af Jernbanetog, men skulle forøvrigt holdes aabne, de skulle belyses om Natten, og der skal ved samme indrettes Signaler, som betimeligt underrette Skibsførerne om, at Tog ere i Vente, og at Broerne ville blive lukkede. Desuden skal Selskabet til enhver Tid være forpligtet til at træffe alle saadanne Foranstaltninger til Værelse og Sikkerhed for Skibsfarten, som Regjeringen ifølge de efterhaanden indvundne Erfaringer maatte finde sig foranlediget til at fordrø, saasom Stationering af Bugseerdampere m. v., uden at Selskabet skal være berettiget til herfor at opkræve nogen Afgift af Skibsfarten.
10. Anlægget skal udføres i Overensstemmelse med de for de øvrige danske Jernbaner vedtagne tekniske Bestemmelser og saaledes, at Stigningernes Maximum skal være 1:100 og Curveradiernes Minimum 2,000 Fod. Kun umiddelbart udenfor en Banegaard kan dette Minimum i fornødent Tilfælde indskrænkes til 1,200 Fod og paa selve Banegaardene og Holdepladsene ere Curver af 800 Fods og 600 Fods Radius tilladelige. Skinnerne skulle overalt have en Vægt af mindst 68  $\pi$  pr. engelsk Yard. Forøvrigt skulle alle for de danske Jernbaner givne tekniske Bestemmelser tjene til Rettesnor, dog saaledes at Expropriationen udføres for en dobbeltsporet Bane.

I Henhold til disse Bestemmelser skal der udarbejdes Planer og Profiler saavel til den hele Bane som til alle dens enkelte Dele og til de i Forbindelse med den staaende Anlæg og Bygninger m. v., ligesom ogsaa