

6. Concessionen udfærdiges efter Ingenieur Krøhnkes 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 fordre sig saavel den i Kongeriget Danmark beliggende Deel af Længdebanean, derunder indbefattet Havnen ved Syltholmen, som Sidebanen fra Næstved 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 Reservecifondet henlagte Beløb. Ved Udløsningen tilfalder Reservecifondets Beholdning Statskassen i Erstatning for Slid paa Banerne og Driftsmateriellet. Saadan Overdragelse af Banerne skal dog alene kunne finde Sted ved et Aars- skifte og efter et Aars forudgaaet Varjel.
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 Næstved, som Forholdene tillade det, derfra tæt forbi Bordingborg og langs med Stranden til Eyd for Bassebolle, hvorfra Overgangen over Lobet mellem Sjælland og Faro steer med en Bro. Mellem Faro og Bogo anbringes efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse enten en Bro eller fast Dæmning. Fra Bogo bygges en Bro over Cortesfogab til Falster. Over denne D 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 Næstved 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 Farvandene mellem Sjælland, Faro, Bogo, Falster og Lolland skulle forsynes med de for Seiladsen fornødne Aabninger, hvis Spænding fastsættes af Indenrigsministeriet. Aabningen i Broen mellem Sjælland og Faro skal have en Spænding af mindst 70 Fod og Aabningen i Broen over Cortesfogab 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 Lettelse og Sikkerhed for Skibsfarten, som Regjeringen ifølge de efterhaanden indvundne Erfaringen maatte finde sig foranlediget til at fordre, saasom Stationering af Bugseerampere 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 Radier tilladelige. Skinnerne skulle overalt have en Vægt af mindst 68 \mathcal{P} 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