

Naar en gjennemgaaende Forbindelse etableres mod Syd, vil det selvfølgelig være en absolut Nødvendighed, at Transporten mellem Masnedssund og Dreghoved sker ved Dampfærger. Men selv uden en saadan Forbindelse vil Etableringen af en Dampfærgesfart mellem de oftnævnte Steder utvivlsomt være af stor Betydning til at lette Befordringen af Gods mellem Sjælland og de Syd for samme liggende Øer, idet den aldeles overveiende Del af Trafikken da sikkert vil drages til Jernbanen. Da Staten nu er Garant for Banerne paa Sjælland og om kort Tid ligeledes vil blive det for Banerne paa Falster og Lolland, vil det være i Statens egen Interesse, at en Dampfærgesforbindelse etableres mellem Endepunkterne for Banerne paa Sjælland og Falster ved en Overenskomst mellem de paagældende Jernbaneselskaber, tilmed da den herved vil kunne opgive en Fart, der hidtil alene har bragt den Tab og nu vilde udkræve Indkjøb af et nyt Skib.

Disse Omstændigheder have bragt mig til at indhente Oplysninger om de Bekostninger, der ville være forbundne med Oprettelsen af en Dampfærgesforbindelse mellem Sjælland og Falster. Bygningen af et Anlægssted for en Dampfærge ved den nuværende Masnedssund Station, af et Dampfærgeleie ved Dreghoved og Anskaffelse af en Dampfærge forventes at kunne udføres for et Beløb af ialt cirka 250,000 Rd., nemlig cirka 180,000 Rd. til selve Dampfærgen og 35,000 Rd. til hver af Færgeleierne. Hvorledes Sagen kan ordnes mellem de tvende Selskaber, lader sig selvfølgelig ikke nu sige, men det vil være en Selvfølge, at Anlægget kun vil komme i Stand, naar Staten, som er Garant for samtlige de paagældende Baner, overtager Garantien for den til samme medgaaende Kapital. For det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende vil der ikke herved løses nogen Risiko, og da den hele Forbindelse derhos vil give Trafikken paa de lolland-falsteriske Jernbaner et betydeligt Opsving, vil Statens Risiko som Garant for disse Baner ifølge min Formening blive formindsket, naar der gives en saadan Impuls til Gods- trafikken som den, Dampfærgesfarten vil medføre.

For at kunne fremme Sagen har jeg indhentet en Erklæring fra Indehaveren af Koncessionen paa den lolland-falsteriske Jernbane om, hvorvidt han er villig til at indgaa paa disse Anlæg, og har han samtykket i at udføre Broanlægget imod en forøget Garanti af 120,000 Rd. som Maximum, og imod at han forøger Forstærkningsfonden med det i Følge Loven af 25de Marts 1872, § 5 dertil svarende Beløb. Han er for sit Vedkommende ligeledes villig til at tage sin Part af Dampfærgeanlægget, dette ansat til 250,000 Rd., men formener ikke i Anledning af dette Anlæg at burde forøge Forstærkningsfonden, da han bør være tilfiet paa lige Fod med det sjællandske Jernbaneselskab i denne Sag. Da denne Opsættelse forekommer mig ret naturlig, og den alt lovbestemte Forstærkningsfond derhos ogsaa kommer til at omfatte Dampfærgeanlægget, ffjønner jeg ikke, at der vil være nogen Grund til at fastholde Fordringen om Forstærkningsfondens Forøgelse for dette Anlæg, tilmed da Statskassen ved at kunne indstille Dampfærgearten mellem Masnedssund og Dreghoved har en ikke uvæsentlig Fordel.

I Henhold til det faaledes Udviklede tillader jeg mig herved at anmode det ærede Udvalg om behagelig til 2den Behandling af Forflag til Lov om forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Lolland at ville stille følgende Vædringsforflag:—

Bilag 2.

Indenrigsministeriets Skrivelse af 9de ds. til Begrundelse af Vædringsforflaget Nr. 17.

„Ministeriet har modtaget vedlagte Andragende om Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Thureby Station paa den sydsjællandske Bane til Faxe.

En saadan Bane vilde utvivlsomt ikke være af ringe Betydning saavel for Faxe Handelsplads og Kalkgruberne sammefteds, hvilke derved vilde blive bragte i en bekvem Forbindelse med det sjællandske Jernbanenet, som for de rige Egne, der i Dvrigt vilde blive gjennemfkaarne af Banen. Da der derhos ikke af Andrageren er gjort Fordring paa nogen Subvention fra Statskassens Side enten i Form af direkte Tilskud eller af Rentegaranti, men kun ansøgt om de Begunstigelser, der sædvanlig indrømmes Jernbaneanlæg, har jeg troet at burde indbefomme Andrageret ved at søge den til Koncessionens Udfærdigelse fornødne Lovhjemmel udvirket.

Skulde den heromhandlede Bane blive anlagt, vil det derhos være ønskeligt, at den i Lov af 17de Marts 1856 ommeldte Jernbane sættes i umiddelbar Forbindelse med samme. For at dette kan ske, vil det imidlertid, da Faxebanen nu for Tiden kun har en Sporvidde af