

har været drøftet. Det er en besynderlig Skjebne, dette lille Lovforslag har havt. Det fremkom i Samlingen 1873—74, hvor det i et Udvalg blev efter Foranledning af Ministeriet stillet som et Endringsforslag til et da forelagt Lovforslag. I Udvalget fik det en høist forskjellig Modtagelse hos de Medlemmer, der vare tilstede. Blandt dem, der modtogte Forslaget med — jeg kan gjerne sige — Kulde, var jeg. Smidlertid, Udvalget havde forskellige Opfattelser af Sagen, og Forslaget blev da paa Indenrigsministeriets Anmodning stillet som Endringsforslag til et da forelagt Lovforslag. Med andre Ord, man tog dette, om jeg saa maa sige, utidige Barn, lavede et lille Fartøj og satte det ud paa Fremtidens uberegnelige Hav, for om det kunde træffe en god Havn; men hvorledes det gik eller ikke gik, led det atter og atter Skibbrud; men man kunde egentlig aldrig opdage de Skær, hvorpaa det strandede. Det blev nemlig den Gang knyttet til den bestemte Betingelse, at den forpøgede Rentegaranti skulde træde i Kraft, saasnart Broen var aaben, hvad den nu er, og dernæst — det var Hovedsagen fra Udvalgets Side — saasnart Nykjøbing-Gjedsferbanen var paabegyndt. Nu vide vi jo godt, hvorledes det er gaaet med Nykjøbing-Gjedsferbanen. Det var en bestemt Betingelse fra Udvalgets Side, at vilde Koncessionshaveren af Lollandsbanen bidrage en Smule til at borttage Vanskelighederne for Koncessionshaverne af Nykjøbing-Gjedsferbanen, saa at dette sidstnævnte Anlæg kunde blive udført, ja, saa vilde Udvalget af Godmodighed, om jeg saa maa sige, gaa ind paa, at Garantisummen udvideedes, saa skulde der altsaa gives denne Forbed. Jeg delte ganske vist ikke det illussoriske Haab, at Saabant vilde ske, og nu er det klart, at det ogsaa var en Skuffelse. Der kom ikke noget velvilligt eller hjælpende Forhold istand mellem Koncessionshaveren af Lollandsbanen og de daværende Koncessionshavere af Nykjøbing-Gjedsferbanen. De sidste kunde ikke magte deres Opgave den Gang, de fik Koncessionen forlænget, og have ikke kunnet magte den endnu. Hvad gjør saa Regjeringen? Den kommer nu og siger: Ja, I lovede rigtignok den Gang, at naar Gjedsferbanen blev paabegyndt, vilde I gaa ind paa at udvide Rentegarantien for Lollandsbanen; men nu er det ikke muligt, at Gjedsferbanen har kunnet blive til, desuagtet ville vi alligevel have Rentegarantien for Lollandsbanen udvidet! Giv os Fuldmagt dertil! Det kan jeg for mit Vedkommende ikke gaa ind paa. Den Betingelse, man har knyttet dertil, er falden bort, og jeg finder ikke, at jeg har nogen som helst Forpligtelse nu at gaa ind paa at forøge denne Rentegaranti. Naar man vil gaa tilbage til denne Sags Historie, vil det ses, at der er noget Besynderligt ved den. Jeg kan ikke finde, at Fremgangsmaaden ved denne Banes Bygning, med Nabningen, med Garantisummens Skrafttræ-

den falder fuldstændig sammen med Loven af 25de Marts 1872. Det hedder nemlig i denne Lovs § 1: „Banen udgaar fra Nykjøbing, og Forbindelsen mellem Lolland og Falster tilveiebringes enten ved Anlægget af en Bro over Guldborgsund eller ved Afbenyttelsen af den allerede tilstedeværende Bro“. Trods disse klare Bestemmelser i Lovens første Paragraf fandt man det alligevel forfarligt og rigtigt at bygge Banen fra Sundby til Nakskov og aabne denne Bane, og samtidigt med Nabningen at lade Garantisummen træde i Kraft. Jeg kan ikke finde, at dette passer med Lovens § 1, ligesaa lidt som det passer med de øvrige Bestemmelser i Loven. Smidlertid er det jo en bekendt Sag, at det Udvalg, der behandlede Lovforslaget isjor om forskjellige Jernbaneanlæg paa Lolland og Falster, er nøjedes med at gjøre en Denstilling om denne Fremgangsmaade uden at nedlægge nogen bestemt Indsigelse derimod, skjøndt jeg var mest tilbøjelig til det Sidste. Men derved, at man er gaaet den Vej, saaledes at til-lade, at en Bane, som endnu ikke var færdig, blev aabnet, har man faaet, om jeg saa maa sige, to Stykker Bane, saaledes at Brobygningen over Guldborgsund eller Forbindelsen ligesom tages rent ud af Loven af 25de Marts 1872; man har saaledes skabt en selvstændig Stump Jernbanelov, omfattende Broaanlægget over Guldborgsund, og det finder jeg i høi Grad uheldigt. Jeg forstaaer som sagt ikke, at man kan faae det til at falde sammen med Lovens Bestemmelser, hvor det stadigt hedder, at Banen skulde udgaa fra Nykjøbing, og at Banen ikke skulde aabnes, før den var færdig i hele sin Udstrækning. Efterat Regjeringen nu har været saa heldig med det første Skridt uden om Loven, uden at Udvalget, der behandlede denne Sag, nedlagde nogen bestemt Protest derimod, saa gaar man nu videre, og man har nu faaet en ny Lov, med Fordring om at ville have Garantisummen forøget med 400,000 Kr. Det begrundes i Bemærkningerne til Lovforslaget for en Del saaledes. Det hedder nemlig der: „Koncessionshaveren og Indenrigsministeren gik ud fra, at den gamle Bro vilde kunne benyttes til Forbindelsen imellem Bane-gaarden ved Nykjøbing og Sundby, og denne Benyttelse vilde kunne tilveiebringes ved at anvende et Beløb af 160,000 Kr.“ Men det synes dog at være en forunderlig, om jeg saa maa sige, løs henkastet Lante, at paastaa, at denne Bro kunde sættes i Stand, og at de Forandringer, som skulde foretages i Forbindelse hermed, kunde udføres for disse 160,000 Kr. Thi Enhver, der sender en Smule til Forholdene der, vil jo kunne sige sig selv, at foruden Udvidelsen og Forstærkelsen af Broen til Jernbanebro vilde der ogsaa blive nedrevet Bygninger i Nykjøbing, blive exproprieret Gader, Byggepladser, Søer o. s. v. Men hvorledes kan man nu uden at omtale dette gaa hen og omtale det som en