

givne Forudsætning, at den gamle Bro skulde benyttes, men da man ikke kunde opnaa Overenskomst med Amtsraadet paa en saadan Maade, som man fandt betryggende, gik Koncessionshaverne ind paa at bygge en ny Bro; da dette fandtes mest hensigtsmæssigt. Ja, det er ganske vist, at det vilde være det hensigtsmæssigste; men man omtaler ikke med et Ord de Udgifter, som ville være forbundne med Benyttelsen af den gamle Bro, som ville følge af at nedrive Bygninger i Byen og at fjerne Banen, om jeg saa maa sige, midt ind igjennem Byens mest bebyggede Terrain. Naar dette sammenholdes, bliver Spørgsmaalet, om ikke en Udvidelse af Christian IX.s Bro plus Expropriationskostninger i selve Nykøbing By ikke ville andrage maaste et større Beløb end det, som den nye Bro egentlig har kostet. Man har, da man lod Garantien træde i Kraft, dog fra Ministeriets Side været saa hensynsfuld, at man ikke vilde garantere det fulde Beløb af, hvad der var anvendt til Lollandsbanen. Det hedder her i Bemærkningerne til Lovforslaget, at det var godtgjort for Ministeriet, at der til Anlægget af Banen fra Sundby til Raskov med Sidebane til Nødby var medgaaet et Beløb af 3,852,316 Kr. 33 Ore, men at Regjeringen kun har garanteret 3,840,000 Kr. Det er altsaa et Mindrebeløb af 12,316 Kr. og 33 Ore, som man ikke har villet garantere, skjønt Koncessionshaveren har haat denne Udgift; men efter min Mening har Regjeringen ikke Ret til at garantere enten lidet eller meget, før Banen var færdig og aabnet for Trafiken, baade Gods- og Persontrafiken. Det er imidlertid, som sagt, allerede fket. Man vil nu foruden disse 3,840,000 Kr. have en Forhøielse af Garantifummen med 400,000 Kr. Det er det, jeg ikke kan være med til. Jeg ser ikke, der er det fjerneste Spor af Grund i Loven af 25. Marts 1872 til nu at komme og fordrø en saadan Forøgelse. Da denne Lov blev forhandlet, endnu i dens første Stadium, da den var under sin Tilblivelse, erindrer jeg ganske tydelig, at den daværende Indenrigsminister ikke kunde forhandle med Udvalget, forinden han havde talt med vedkommende Koncessionshaver, og da han havde gjort det, gik Loven glat igjennem, men man er dog ikke gaaet ind paa at vedtage Loven, for at den strax derefter skulde omgaaes med Banens Bygning, dens Aabning og et Efterkrav paa en forøget Garantifum. Jeg har ikke forstaaet det saaledes. Jeg holdt dengang paa, at der maatte blive sat en større Garantifum, men Regjeringen modtog, hvad der blev tilbudt fra Folkethingets Side, og naar det engang er vedtaget og modtaget, skal man efter min Mening ikke nu komme og forlange en Forøgelse, naar der ikke er andre og vægtigere Grunde dertil end dem, der her ere fremsførte.

**Clausen:** Jeg kan i alt Væsentligt dele den Betragtning, som er fremsat af det ærede

Medlem, som nu talte. Naar jeg desuagtet ønsker at sige et Par Ord, sker det nærmest for om muligt at foranledige den høitærede Minister til at give os nogle Oplysninger om Forholdet mellem det lolland-falsterke Jernbaneselskab og den, der havde faaet Koncession paa Gjedserbanen. Jeg skal dog først gjøre Lovforslaget til Gjenstand for nogle Betragtninger. Hvad der da allerførst paa-trænger sig mig, er, hvorledes vi skulle opfatte denne Sag, om det er Ret overfor Loven af 25de Marts 1872 at forsøge Rentegarantien yderligere for de lollandste Jernbaner udover det Beløb, som Loven bestemmer, eller om det er billigt, da et Udvalg for et Par Aar siden har anbefalet en saadan Forøgelse af Rentegarantien. Med Hensyn til det Første fremgaar det jo klart — hvad ogsaa den ærede sidste Tale gjorde opmærksom paa —, af § 1 i Loven af 25de Marts 1872, at den nye Jernbanebro over Guldborgsund er en Del af Lolland-Falsterbanen. Det hedder jo i Paragraphen, at Banen udgaar fra Nykøbing. I § 5, som omhandler den Sum, hvorfor der maa gives Garantii, siges der, at Garantifummen i intet Tilfælde, selv om Banen bliver over 9 Mile lang, maa overstige 2 Millioner. Saa vi nu til en saadan Overfridelse med 240,000 Kroner, forekommer det mig, at vi ere i Strid med Loven af 25de Marts 1872. Naar det Udvalg, som blev nedsat for 2 Aar siden, kom til det Resultat, at der burde gives en saadan Forøgelse af Rentegarantien, saa maa det nu synes billigt, at en saadan Forøgelse virkelig gives, men jeg siger kun: „synes“, thi naar vi i Virkeligheden overtænke, hvad Grunden var dertil, tror jeg alligevel neppe, at det vil være billigt, men at det kun saaledes i Almindelighed synes billigt. Grunden til, at det daværende Jernbaneudvalg gik ind paa denne Bestemmelse, var, fordi det saae, at der var et Forhold tilstede, som gjorde, at Cierne af den lollandste Bane kunde umuliggjøre Gjedserbanens Bygning. Det har jo vist sig, at der ikke har meldt sig Nogen, eller rettere, at Ingen har faaet eller har kunnet modtage Koncession paa Gjedserbanens Anlæg. Grunden dertil, hedder det sig almindelig, var den, at den daværende Indenrigsminister vilde paalægge Koncessionsøgeren at bygge Jernbanebroen over Guldborgsund som Betingelse for at meddele Koncessionen paa Gjedserbanen, med andre Ord, at han skulde bygge en Bro, som var ham fuldstændig uvedkommende, idet Banen jo nærmest skulde have sin Trafik over Falster og Sjælland i Forbindelse med Lybsland, medens Forbindelsen med Lolland ikke vilde have nogen større Betydning for den. Foraaavdt dette maatte bekræfte sig, er det altsaa gjort til en Betingelse for Anlægget af Gjedserbanen, at Koncessionshaveren skulde bygge den nye Jernbanebro over Guldborgsund, altsaa have en Udgift af 200,000 Rigsdaler. Der var nu vistnok ingen Koncessionsøger, som kunde gaa ind paa en