

saadan Betingelse, idet Banen derved vilde fordyres saameget, at dens Rentabilitet betydelig maatte svækkes, og dette var sikkert Grunden til, at der, dengang vedkommende Jernbaneudvalg forhandlede Spørgsmaalet om Rentegaranti for Broen, ikke havde meldt sig nogen Koncessionsøger eller var givet nogen Koncession for Gjedserbanens Vedkommende. Udvalget saae, at Anlægget af Gjedserbanen kunde blive forstyrret navnlig derved, at det lolland-falsterke Selskab isølge Loven af 25de Marts 1872 havde Lov til at benytte Christian den Niendes Bro, naar Selskabet kunde komme overens med Amtsrædet derom; men en saadan Overenskomst kunde man ikke opnaa paa anden Betingelse end, at saa saare en Forbindelse med Tydskland enten over Lolland eller over Gjedser var tilveiebragt, skulde Cierne af Lollandsbanen være forpligtede til at ophøre med Jærdselen over Christian den Niendes Bro og anlægge en ny Jernbanebro. Man saae nu, at for at unddrage sig denne større Beføstning var det lolland-falsterke Selskab paa en Maade henvist til at umuliggjøre Gjedserbanen, men da man betragtede denne Bane som noget særdeles Onskeligt, idet den vilde skabe Trafik ikke alene fra Sjælland, men ogsaa fra Sverige ned gennem Landet og over til den østlige Del af Tydskland, hvor Berlin nu efterhaanden er bleven en større Verdensstad, der mere og mere drager Trafikken til sig, besluttede man sig til — det var i alt Fald Motivet for mig som Medlem af Udvalget — yderligere at indrømme en Udvikelse af Rentegarantien for de lollandfiske Baner, for at der ikke fra den Kant skulde lægges Hindringer i Veien for Gjedserbanens Anlæg i Fremtiden. Man troede altsaa ved denne Indvømmelse at have bortryddet enhver Hindring, og der blev ogsaa strax efter givet Koncession paa Banen. Det har imidlertid vist sig umuligt at udføre den, og som Grund dertil nævnes to Omstændigheder, der ikke ligge fuldstændig klart for mig, men som maasse den høitærede Indenrigsminister kunde opklare. Det hedder saaledes, at det lolland-falsterke Selskab skal have betinget sig 150,000 Rdl. eller 300,000 Kr. for, at Gjedserbanen maatte støde sammen med Falsterbanen ved Nykjøbing, og desuden hedder det, at der af andre Grunde yderligere til samme Selskab skulde udredes et Gratiale af 60,000 Kr., saa at altsaa Anlægget af Gjedserbanen skulde fordyres med denne Udgift af 360,000 Kr. Jeg kunde nu ønske at vide, om den høitærede Minister veed nogen Bæstet om dette; thi forholder det sig, som der fortælles, saa forekommer det mig, at der ikke er den fjerneste Grund for os til yderligere at udvide Rentegarantien for de lolland-falsterke Baner, i det Dieblif disses Bestyrelse har fordyret Gjedserbanen saa meget, at dens Anlæg er blevet en Umulighed. Der vilde da saa meget mindre være nogen Grund til at gaa ind paa en saadan Udvidelse, som det jo fremgaar klart og tydeligt af Loven af 25de

Marts 1872, at den nye Jernbanebro over Guldborgsund er en Del af den lollandfiske Banestregning, og at Garantisummen i intetfomhelst Tilfælde maatte gaa ud over 4 Millioner Kr. Ved nu at se det foreliggende Lovforslags Titel, som er: „Forslag til Lov om en Udvidelse af Rentegarantien for den lolland-falsterke Bane“, har jeg tænkt mig, at denne Rentegaranti kunde udvides paa anden Maade end her foreslaaet, nemlig udvides til at gjælde for en Dampfærgesforbindelse mellem Drejøved og Masnedssund, og jeg vilde meget gjerne have set et Forslag i den Retning. Det viser sig jo nemlig, at Trafikken paa de lolland-falsterke Baner, og da navnlig Godsstrafikken, udvider sig saa stærkt, at det er umuligt med de nuværende Midler at besørge den paa tilfredsstillende Maade. Der ligger saaledes tidt 2—3 Dage efter hinanden paa begge Sider af Vandet en stor Mængde Gods, som venter paa at blive overført. Nu er der ganske vist paa Finantsloven givet Udsigt til at saae et større Dampskib sat igang mellem de to nævnte Punkter, men jeg tror ikke, at et saadant Skib vil tilfredsstille de Fordringer, som Trafikken stiller, og dernæst tror jeg, at der, naar et større Dampskib skal sættes igang, maa foretages betydelige Forandringer ved Drejøved Bro. Jeg har set paa de derværende Forhold i Overværelse af sagkyndige Mænd, som udtalte, at Broen maatte forandres saaledes, at dette større Dampskib ogsaa kunde lægges til ved den anden Side af Broen, thi ellers vilde det under mange Forhold blive aldeles ubrugeligt, og man vilde blive henvist til at benytte det mindre Reserveskib, som alligevel altid maa være forhaanden. For at kunne tilfredsstille Kravene paa dette Sted og for rigtig at fikke sig imod Tab ved den Rentegaranti, Staten har paataget sig med Hensyn til den lolland-falsterke Bane, er det vistnok høist nødvendigt, at der iværksættes en Dampfærgesforbindelse mellem Drejøved og Masnedssund, og jeg tror da, at Staten kunde udvide Rentegarantien for den lolland-falsterke Bane med det Beløb, som dertil vilde medgaa. Dette er Noget, jeg skal tillade mig at henstille til den høitærede Indenrigsminister. Om det andet Spørgsmaal skal jeg sige, at hvis det bekræfter sig, at de Forhold, som jeg har berørt, ere tilstede, kan jeg for mit Vedkommende aldrig være med til at gaa ind paa en Forøgelse af Rentegarantien til at omfatte ogsaa det Beløb, der er medgaaet til Bygningen af Jernbanebroen over Guldborgsund. Jeg kunde imidlertid ønske, at ogsaa Gjedserbanen blev muliggjort, idet jeg tror, at det vilde gavne Landet betydeligt, om en af de større Handelsaarer til Tydskland blev ført denne Vej, og jeg kunde derfor, for saa vidt det godtgjøres, at en Jernbaneforbindelse kommer i Stand ogsaa paa tydsk Side, for mit Vedkommende være med til at yde en Rentegaranti for en Bane til Gjedser; men jeg kan ikke være med til at forøge Rentegarantien for den