

faa Nar efter at komme til at bygge en ny Bro efter at have kostet 160,000 Kr. paa Udbæring af Christian den 9des Bro. Det var altsaa ikke, som den høitærede Minister mente, til en bedre Samfærdsel i Dieblittet, men det var et Hensyn til helt andre Forhold, nærmest Hensynet til Selskabets egne Interesser, der var Driivsjederen. Det blev meget stærkt fremhævet af den ærede første Laler, at det lolland-falsterfke Jernbaneselskab ikke havde rogen Skyld i, at den Koncession, som i sin Tid var given paa Anlæget af Gjedserbanen, ikke blev udført. Jeg betvivler dog Rigtigheden af denne Betragtning. Jeg veed fuldt vel, at Selskabet ikke har modsat sig Bygningen af Gjedserbanen, thi den vilde jo medbringe en Fordel for det lolland-falsterfke Jernbaneselskab selv — det vil være let at se —; men derimod er det ikke jagt, at Selskabet ikke har villet drage sig Fordel ved denne Bane, idet den skulde anlægges, og efter alle de Oplysninger, som jeg allerede dengang havde, og som jeg tror vare temmelig sikkre, er det givet, at der blev lagt store Hindringer iveien for Gjedserbanens Bygning. Jeg kan huske, at en æret Laler under Forhandlingerne dengang spurgte Ministeren, om han ikke vidste, hvorvidt det var gjort Koncessionsføgerne til Betingelse at bygge den nye Jernbanebro, en Bro, der slet ikke vedkom Gjedserbanen, den Bane, de søgte Koncession paa. Det var klart for os Alle i Jernbaneudvalget, at den Forbring var bleven gjort overfor Koncessionsføgerne, og da man nu attraaede denne Forbindelse med Lydsland, og der blev reist saa store Hindringer fra indflydelsesrig Side, var det, at man, ikke af Hensyn til Selskabets Forbring, men af Hensyn til Gjedserbanen, dengang gik til at tilraade Statsgarantien. Naar det nu, efter at man havde tilraadet Statsgarantien, havde viist sig, at den Koncession, der blev given paa Gjedserbanen, kunde være bleven iærksat, tvivler jeg ikke om, at Folkethinget fuldt ud vilde være gaaet ind paa at give Statsgarantien, naar det atter blev forelagt i et Lovforslag. Men efter hvad der var passeret i Mellemtiden, efter at Udvalget havde anbefalet Statsgarantien, fandt Udvalget, at der slet ingen Grund var for det til nu at anbefale Thinget at gaa ind derpaa. Thi istedetfor, som man havde troet, derved at kunne bortrydde enhver Hindring for Gjedserbanen, viste det sig dog, at man havde forlangt 300,000 Kr., for at Gjedserbanen maatte støde sammen med Lolland-Falsterbanen ved Nykjøbing; og der var stærk Tale om et Forlangende af 60,000 Kr. i et andet Niemed, som stod dette Spørgsmaal meget nært, hvilken Byrde Koncessionsføgerne skulde paatage sig. Det blev altsaa ikke alene 300,000 Kr., men 360,000 Kr., som de maatte paatage sig for at faae Koncession paa Anlæget af Gjedserbanen. Nu mente den ærede første Laler (Th. Nielsen) at dette kunde ikke have nogen stor Betydning for Anlæget af en Bane, der vil koste en saa stor

Sum, han nævuede 3 Mill. Kr. (Th. Nielsen: Jeg nævuede 5 à 6 Mill. med Havnen). Ja, jeg huster ikke ret, og jeg har desværre ikke set efter, men jeg tror ikke, at Overlaget over Anlæget af Gjedserbanen og Havnen andrager en saa høi Sum. I Reglen regner man dog ikke saa meget for en Bane paa et saa jævnt Terrain som Jaltier, og $\frac{1}{2}$ Mill. pr. Banemil er vel rundelig regnet, men ud til Kroghage ved Gjedser vil i det allerhøjeste være c. $3\frac{1}{2}$ Mil. Jeg kan ikke tro, at Havnen ved Gjedser vil kunne blive saa dyr, at det Beløb, der blev nævnt skulde gaa med. Men saa meget er viist, at en Forøgelse af hentmod $\frac{1}{2}$ Mill. gjør jo ikke saa lidt. (Modsigelse.) Ja, 360,000 Kr. nærne sig jo op mod $\frac{1}{2}$ Mill., i alt Fald er det en saadan Sum, at den nok kunde spille en Rolle og forstyrre Anlæget. Men disse Betragtninger komme ikke egentlig Spørgsmaalet saa meget ved. Spørgsmaalet er: Med hvilken Ret kan man fordre en saadan Uvidelse af Rentegarantien? og da er det min Overbevisning, at isjølge Lov af 25de Marts 1872 har man ikke Ret til at fordre en saadan udvidet Rentegaranti, fordi man har bygget en ny Bro over Guldborg Sund. Det staar i selve Loven, at man skal skaffe en Forbindelse tilveie fra Nykjøbing med Lolland, enten ved den gamle eller ved en ny Bro. Man har altsaa en Forpligtelse, uden at denne berettiger til at stille nogen som helst Forbring om Udvidelse af Rentegarantien. Det er ganske rigtigt, saaledes som den ærede Laler her ved Siden af (Zauber) bemærkede, at den givne Rentegaranti ikke omfatter det fulde Beløb, som Loven indrømmer, og jeg kunde ogsaa have været med til at bevilge en Rentegaranti for de 160,000 Kr., som ere tilbage, saa at Rentegarantien, der gives for den lolland-falsterfke Bane med Broen over Guldborgsund saaledes blev fulde 4 Mill. Kr.; men jeg kan ikke være med til at give en udvidet Rentegaranti som nu foreslaet, thi det forekommer mig, at efter den Bestemmelse, som Loven af 25de Marts 1872 indeholder, er der slet Selskabet den Ret, der tilkommer det, naar Rentegarantien gives for 4 Mill., og det har ingen berettiget Forbring til at stille Forlangende om en udvidet Rentegaranti for de 400,000 Kr. der er medgaaet til Broens Bygning.

Th. Nielsen: Jeg tror, at den sidste ærede Lalers Bemærkninger have givet mig god Ret til at sige, at det af Forhandlingerne sidst fremgik, at man havde Selskabet mistænkt for ikke at være saa villigt overfor det nye Anlæg, som det kunde ønskes. Jeg har ogsaa netop gjennem den sidste ærede Lalers Bemærkninger fra dengang, som jeg nu paany har gjenneleest, faaet det samme Indtryk, og det Samme gik jo ogsaa stærkere igjennem den Udtalelse, der fremkom fra hans Kollega fra Lolland, Christen Petersen. Han fremhævede udtrykkelig, at man havde