

II. B. Ministeriet for offentlige Arbejder vedkommende.

113

Ministeriet for offentlige Arbejder. Kjøbenhavn, den 21. Februar 1903.

I et hertil indkommet Andragende har et Udvalg, der er nedsat for at gennemføre en Forbedring af Overfartsforholdene ved Guldborg Færgested, anholdt om, at der af Statskassen maa blive udredet et Bidrag af 50,800 Kr. til Tilvejebringelse af et Motorfærganlæg nævnte Sted.

Retten til at drive Færgeri ved Guldborg blev ved kgl. Bevilling af 22. Juli 1865 hjemlet Besidderen af Stambuset Vennerslund. De nærmere Forskrifter angaaende Færgevæsenets Ordning ere truffene ved Anordn. af 26. Februar 1811, ved hvilken det paalagdes Færgemanden foruden 2 Baade at holde en stor og en mindre Færge. Da imidlertid den stærke Strøm i det ved Guldborg kun 300 Alen brede Sund ofte gjorde Overfarten med Rofærge umulig, blev allerede tidlig de 2 Rofærger afløste af en stor Trækfærge med tilhørende Færgelejer og bevægelig Broklap, og med dette Materiel drives Færgefarten endnu. Imidlertid har denne Driftsmaade ikke kunnet tilfredsstille de Krav, som den efterhaanden stærkt tiltagende Trafik har stillet i Retning af en hurtig, bekvem og billig Overførsel af Passagerer og Gods, og da Færgeriejereren ikke var tilbøjelig til at træffe de til en Forbedring af Forholdene fornødne Foranstaltninger, hvilket ej heller kunde paalægges ham, afkøbte Maribo Amtsraad ham Guldborg Færgegaard med tilhørende Kro- og Færgeprivilegium m. v. for en Købesum af 85,000 Kr., saaledes at Færgeprivilegiet med alt tilhørende Materiel overtoges fra den 1. Maj f. A. at regne. Amtsraadet har derefter nedsat Taksternø for Færgeoverfarten, men har under Hensyn til den betydelige Udgift, som Erhvervelsen af selve Privilegiet har medført, ikke set sig i Stand til at foretage yderligere Skridt til Forholdenes Forbedring.

Det ovennævnte Andragende er ledsaget af et af Ingeniør Meden udarbejdet Projekt, som tilligemed 2 Planer hoslagt følger. Projektet omfatter 3 Forslag, af hvilke de 2 første (A. og B.) forudsætte Benyttelsen af en Motorfærge, det tredje (C.) af en Trækfærge. Sidstnævnte Projekt kan imidlertid ikke anses for egnet til at komme i Betragtning, da en Trækfærge ikke vilde kunne afhjælpe de Ulemper, hvorunder Færgetrafikken for Tiden lider. De med A. og B. betegnede Projekter gaa begge ud paa Anskaffelse af en Skruéfærge, der drives af en Petroleumsmotor paa 20 H. K., samt Anlæg af et Færgeleje paa hver Side af Sundet. Omkostningerne ere for Projekt A. anslaaede til 43,200 Kr., for Projekt B. til 50,800 Kr.

Andragerne have ønsket Projekt B. gennemført; dette Projekt adskiller sig kun fra Projekt A. deri, at i Projekt B. er den ene Side af Indfatningen for Færgelejerne projekteret bygget som Bolværk. Efter hvad Vandbygningsdirektøren har udtalt, vil der imidlertid ved Gennemførelsen af Projekt A. opnaas et fuldt tilfredsstillende Anlæg, og medens vel nogle af nævnte Embedsmand som ønskelige betegnede mindre Ændringer i Projektet ville medføre nogen Merudgift, kan der, naar det ved Anlægget fornødne Uddybningsarbejde udføres af Statens Uddybningsdamper „Sandormen“, opnaas en saadan Besparelse paa denne Post, at den samlede Udgift ved Gennemførelsen af Projekt A. antagelig kan nedbringes til ca. 40,000 Kr.

Idet det nu maa erkendes, at de nuværende Forhold ved Guldborg Færgested ere lidet tidssvarende, samt da der fra Amtsraadets Side allerede er bragt Ofre til Forbedring af Forholdene ved Færgeriet, der har Betydning for Forbindelsen mellem Lolland og Falster, kan Ministeriet anbefale, at Staten træder hjælpende til med et Bidrag, der formenes passende at kunne sættes til 30,000 Kr., nemlig Halvdelen af ovennævnte Beløb af 40,000 Kr. og som Tilskud til Udgiften ved Erhvervelsen af Færgeprivilegiet 10,000 Kr.