

sættelse vil medføre et Tab paa de anskaffede Materialier og deres Opbevaring af circa 900 Rb. aarligt.

9) (II. A. 7. Til Opførelse af en fast Bro over Guldborgsund.) Af de Oplysninger, som de trykte Anmærkninger Side 88 og 89 give om denne Sags Undersøgelse og Behandling, fremgaer det, at det Valg af Broens Beliggenhed, som i Loven af 29de December 1862 § 1 er overladt til Indenrigsministeren, paa Forhandlingens seneste Stadium ifkun kunde gjøres mellem Færgebrolinien og den saakaldte Commissionslinie Syd for Havnen, samt at Ministeren alene af Hensyn til den ved Loven givne finansielle Begrændsning har foretrukket den første Linie, der vilde medføre en ringere Udgift af 13,280 Rb. imod Commissionslinien, men da ogsaa besværes med bethdeligt større Ulemper end den sidste. De væsentligste af disse Ulemper ved Færgebrolinien ere disse, at Afgangen til Broen gennem Nykjøbing By vil vedblive at være snever og simpelt brolagt, hvorimod der i Beføstningen for Commissionslinien er indbefattet Udgiften til Anlæget af en ny og bred Gade med egvarende Brosteen, foruden Omlægning af en Deel af den ældre Hovedgade ligeledes med egvarende Steen, og at Færgebrolinien vil være til langt større Besvær for Skibsarten og Havnen end den sydligere Linie, der ligger heelt udenfor Havnen, og for den Ende af Havnen, hvorigenem Afgangen kun sjældnere søges. Hvormegen Vægt Udvalget end lægger paa det finansielle Hensyn, har Overveieelsen af samtlige Forhold dog maattet fremkalde den Overbeviisning, at det vilde være en urigtig Økonomi at fastholde Færgebrolinien med dens Ulemper for een-gang for alle at spare det ovennævnte Beløb, og man tilraader derfor at gaae ind paa den høiere Bevilling til Commissionslinien, der efter de foreliggende Overslag vil overstige den i Loven af 29de December 1862 forudsatte Udgift med 16,050 Rb. Derimod har Udvalget ikke kunnet overbevise sig om, at den af Veivæsenet foreslaaede Udvidelse af Dæmningens Hvide og Brede, som ikke har været paatænkt af de communale Myndigheder, men nærmest synes at fremtræde som en unødvendig Offering til Hovedlandbeviisystemet, er til nogen væsentlig Nytte eller en Beføstning værd af 2,770 Rb., og man foreslaaer derfor at nægte denne Udgift, der for Færgebrolinien er opført specielt i Lovudkastet, men for Commissionslinien er indbefattet i de nævnte 16,050 Rb., der altsaa vil kunne nedsettes med dette Beløb.

10) (II. B. Jernbanevæsenet). Da en bethdeligere Deel af de projecterede Jernbanestrækninger vil nærme sig sin Fuldførelse i Finantsaaret 1865—66 har Udvalget fundet det tilsvarende og hensigtsmæssigt at henlede Administrationens Opmærksomhed paa Nytten af at træffe de fornødne Foranstaltninger, for at tilveiebringe en Forbindelse imellem den sjællandske Jernbane og den projecterede og paabegyndte Sidebane fra Helsingborg til den svenske søndre Stambane, og udbedet sig Oplysning om, hvorvidt der i denne Retning var foretaget Noget. Som Svar herpaa har Udvalget modtaget den Meddelelse, at Directionen for den sjællandske Jernbane har bestræbt sig for at tilveiebringe en Dampskibsforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg med Afgangstider for Dampskibene, svarende til den nordsjællandske Banes Afgangstider, og indledet Forhandlinger desangaaende med Dampskibsfartsselskaberne i Sundet samt det danske og svenske Postvæsen, men disse have endnu ikke ført til noget Resultat, navnlig fordi de nævnte Selskaber ikke have seet sig istand til at gjøre fyldestgjørende Tilbud.

Det er derhos meddeelt, at Ministeriet i sin Tid, da det stillede sig tvivlsomt, hvorvidt den svenske Rigsdag vilde gaae ind paa Regjeringens Forslag om at understøtte et privat Foretagende ved en Sidebane at forbinde Helsingborg med Hovedbanen mellem Stockholm og