

fer foretagne og et Forslag til Broens Forstærkning for denne Trafik udarbejdet. I Genhold hertil blev et endeligt Projekt til Broens Forstærkning saaledes, at den kunde passeres af Tog, trukne af Rangeringsmaskiner, udarbejdet og tilfattet Amtsrådet. Dette meddelte derefter i sit Møde den 26de November det begjærte Samtykke til Broens Benyttelse paa den nævnte Maade paa forskellige nærmere angivne Betingelser, hvorpaa Raadets Formand tilfattede Privatbanken en Udskrift af det Passerede og opfordrede Samme til at udtale sig om, hvorvidt den vilde indgaa paa de fremsatte Betingelser.

Herom faae Banken sig imidlertid ikke i Stand til strax at afgive en endelig Erklæring. Blandt de stillede Vilkaar for Amtsrådets Samtykke var nemlig ogsaa det, at Koncessionshaveren skulde forpligte sig til at opføre en særlig Jernbanebro, saa snart en gennemgaaende Trafik mod Syd kom i Gang med Udlandet, hvad enten det blev over Syd-Falster eller Lolland; men en saadan Forpligtelse forment Banen af Genhyn til Forholdet til Statskassen gennem Rentegarantien ikke ensidigen at kunne paatage sig. Den forelagde derfor Ministeriet Sagen, idet den dog fremhævede, at, i hvor vel den med Amtsrådet var fuldkommen enig i det særdeles Onkelige i, at der byggedes en særlig Jernbanebro, navnlig naar der blev Spørgsmaal om en gennemgaaende Forbindelse, og at den heller ikke nærede nogen Tvivl om, at en saadan Bro i saa Tilfælde vilde blive bygget, forment den dog, at det maatte erkendes for en ubillig Forbring mod Koncessionshaveren paa Baneanlægget, at han, efter med overordentlig betydelige Bekostninger at have foretaget en Ombygning af den tilstedeværende Bro, skulde være pligtig til samtidig med Nabningen af en maaste af et andet Selskab ioverksat gennemgaaende Forbindelse at anlægge en ny Bro, hvorved alle de paa den ældre Bro anvendte Bekostninger vilde være spildte. Banken henstillede derfor, om ikke den ommeldte Betingelse kunde søges noget ændret, uden at dog Forbringingen om en egen Jernbanebro opgaves. Da jeg efter det Ansøgte forment at kunne tiltræde denne Genstilling, udbad jeg mig under 12te December næstefter en Meddelelse fra Amtsrådet, om Samme ikke maatte være villigt til at indgaa paa, at den paagældende Bestemmelse formuleredes saaledes: „For saa vidt en gennemgaaende Trafik mod Syd kommer i Gang med Udlandet, hvad enten dette bliver over Syd-Falster eller Lolland, ophører Koncessionshaverens Ret til at benytte Broen paa den her omhandlede Maade senest 3 Aar efter, at den nævnte gennemgaaende Trafik har taget sin Begyndelse“.

Som Svar herpaa har jeg ved Skrivelse af 27de f. M. fra Lolland-Falsters Stiftamt modtaget Underretning om, at Amtsrådet enstemmig har besluttet at fastholde den ommeldte Betingelse, men at Raadet i Øvrigt har vedtaget at udtale for Ministeriet, at det maatte anse det for heldigt for alle Parter, at der opførtes en selvstændig Bro for Jernbaneforbindelsen over Guldborgsund.

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse har jeg taget den hele Sag under fornyet Overveelse. Jeg har nu vel altid fundet, at Benyttelsen af Kong Christian den Niendes Bro til at overføre Jernbanetogene vilde være forbunden med ikke ubetydelige Ulemper; men da det i Loven af 1872 udtrykkelig er bestemt, at Forbindelsen mellem Verne kan tilveiebringes ved at benytte denne Bro, kunde jeg ikke vægre mig ved, naar Koncessionshaveren stillede dette som en Betingelse, at meddele den fornødne Tilladelse til en saadan Benyttelse, saa længe det var givet, at Jernbanen paa Lolland ikkun var en Lokalbane for Den. At det imidlertid vil være fordelagtigt, at der anlægges en selvstændig Jernbanebro, maa vistnok ubetinget indrømmes. Ikke blot vil Benyttelsen af den ældre Bro til at overføre Jernbanetog medføre Gene for Jærdsjelen paa Broen, men Nykjøbing Station har en Beliggenhed, der i særlig Grad gjør Overførelsen af Togene over Kong Christian den Niendes Bro uhensigtsmæssig. Da Falsterbanen blev bygget, blev Stationen nemlig af Genhyn til en eventuel Forsættelse af Banen over til Lolland anlagt Syd for Byen. Saafremt nu den oftnævnte Bro skal benyttes, vil det være nødvendigt at føre Sporret fra Enden af Stationen i nordvestlig Retning, derefter at svinge det i Vest over Broen og endelig i sydvestlig Retning til Endepunktet for Banen paa Lolland. Det maa saaledes paa flere Steder lægges i meget skarpe Kurver, ligesom det maa passere flere og ofte stærkt befærdede Gader.

I det Overflag over Bekostningerne ved det samlede Baneanlæg, der af Privatbanken var udarbejdet, forinden Andragende om Koncession indgaves, var der, efter hvad der er mig meddelt, anslaaet at ville medgaa til Forbindelsen over Guldborgsund ved Benyttelsen af den ældre Bro, ialt 80,000 Rd. Denne Sum vil neppe, naar Forstærkningen af Broen skal udføres paa en fuldstændig forsvarelig Maade, og der desuden skal anskaffes et Rangeringslokomotiv, nu være tilstrækkelig. Maribo Amtsråd har imidlertid som Betingelse for Samtykke til Broens Benyttelse opstillet en ubetinget Forbring om en ny Bro, saasnart en gennemgaaende Forbindelse med Udlandet etableres, selv om dette sker over Falster. En saadan Forbring kunde