

umulig forudses af Koncessionshaveren, da han indgav sit Andragende om Koncessionen, da den gennemgaaende Trafik i saa Tilfælde ikke kommer til at berøre Broen. Det maa saaledes vistnok erkjendes, at Brospørgsmaalet ved den af Amtsraadet stillede Forbring er kommen i en særlig uheldig Stilling, da det meget betydelige Belp, der skal anvendes paa Broens Forstærkning, maaske om ganske kort Tid vil være aldeles spildt, medens et nyt Broanlæg ikke kan udføres, uden at den Kapital, hvorfor der kan gives Rentegaranti af Statskassen, overstrides.

Under disse Omstændigheder fortjener det formentlig en nærmere Overveielse, om der ikke er Anledning for Staten til at bidrage Sit til, at det Anlæg, der af Alle maa erkjendes for det hensigtsmæssigste, strax kan komme til Udførelse, saafremt dette kan ske, uden at der paadrages Statskassen noget væsentligt Offer. Efter indhentede Oplysninger vil en saadan Bro medføre en Beføstning af cirka 200,000 Rb., naar den bygges som Bølebros. Derfor vil der ikke kunne være Noget til Hinder, efter de Erfaringer, der ere indvundne andesteds fra. En Bølebro kan nemlig staa sig endog i en lang Aarvække, og det vil af Hensyn til den Trafik, der kan ventes over Broen, endog være urimeligt at benytte en dyrere Konstruktion. Jeg skal i saa Henseende bemærke, at der neppe nogenfinde vil blive Spørgsmaal om at etablere en gennemgaaende Forbindelse med Udlandet over Lolland. Dels have nemlig Begivenhederne i de senere Aar viist, i hvilken Grad Lollands Sydhyst er udfat for Overførselse fra Havet, dels er Afstanden imellem Fehmern og Gjedserodde, der utvivlsomt i en ikke fjern Fremtid maa blive Udgangspunktet for en gennemgaaende Trafik til den østlige Del af Mellemeuropa over Warnemünde, ikke større end mellem de tvende sidstnævnte Steder, saa at Gjedserodde særlig synes at være skiftet til at danne Centralpunktet for samtlige de eventuelle nye Forbindelser imod Syd, og Banen paa Lolland kan derfor forudses at ville vedblive kun at være en Lokalbane.

Saafernt der fra Statens Side skal bidrages til et nyt Broanlæg, vil dette selvfølgelig kun kunne ske ved, at der meddeles Rentegaranti for den større Kapital, der vil medgaa til et saadant Broanlæg fremfor til en Ombygning af den ældre Bro, paa samme Vilkaar med Hensyn til Stillelsen af Forstærkningsfond som for den øvrige Anlægskapital for Banen. — Efter alt det Udviklede og særlig under Hensyn til den Stilling, Amtsraadet har indtaget til Sagen, tror jeg nu, at der er al Anledning til at støtte Sagen ved en saadan Indrømmelse. Jeg skal i saa Henseende endnu bemærke, at da det i Koncessionen er bestemt, at der skal aflægges fuldstændigt Regnskab over samtlige Udgifter ved Banens Anlæg, og at intet Belp kan medregnes til den garanterede Kapital, der ikke er behørig legitimeret for og godkjendt af Indre- og Udenrigsministeren, kan det ikke ubetinget anses for givet, at det i Lov 25de Marts 1872 fastsatte Maximum for Statens Rentegaranti vil blive forøget med Forforskjellen mellem Udgifterne ved Anlægget af en hel ny Bro og den nuværende Bros Omdannelse til Benyttelse for Jernbanen, eller cirka 120,000 Rb., medens dette Belp paa den anden Side bør sættes som det Maximum, udover hvilket Garantien ikke i Anledning af Broanlægget kan udvides. Den eventuelle Forstærkningsfond for Banerne vil derhos ved en saadan Udvidelse af Garantien erholde en forholdsmaessig Forøgelse (indtil 24,000 Rb.).

Medens selve Banerne paa Lolland efter Arbeidets nuværende Status utvivlsomt ville blive færdige til at aabnes for Driften til den i Loven bestemte Tid, den 1ste Juli d. A., vil et helt nyt Broanlæg selvfølgelig ikke kunne udføres til den Tid. Saafremt derfor en ny Bro skal anlægges, vil det være nødvendigt at give en forlænget Frist for Tilveiebringelsen af Forbindelsen mellem Banen paa Falster og Banerne paa Lolland. Da Bygningen af Broen imidlertid vil kunne tilendebringes i Løbet af cirka 1 Aar, vil den 1ste Juli 1875 kunne sættes som yderste Tidsfrist for dens Udførelse, tilmed da det fornemlig vil være i Jernbanens egen Interesse snarest at kunne tage Broen i Brug.

Et andet Spørgsmaal, jeg ved denne Leilighed har troet ligeledes at burde gjøre til Gjenstand for nærmere Overveielse, er Spørgsmaalet om en Forbedring af Overfartsforholdene mellem Masnedsund og Dreghoved. At den nuværende Forbindelse mellem disse tvende Punkter ikke er saaledes indrettet, at en livlig Trafik navnlig med Hensyn til Gods mellem Sjælland og Smaaalandene kan udvikle sig ad denne Vej, maa vistnok erkjendes. — Da det nu derhos i ethvert Fald isølge en fra Ministeriets Konsulent i Dampskibsager modtagen Erklæring vil være nødvendigt inden kort Tid at anskaffe et nyt Dampskib til at besørge Farten mellem Masnedsund og Dreghoved, efter som det Skib, der nu bruges, er saa gammelt, at det ikke længe vil kunne benyttes, og det endog i Svindre vil være forbundet med Fare at bruge samme, og da endvidere Maribo Amtsraad i sit sidste Møde har vedtaget en Henvendelse til Regjeringen for at faae en Dampfergeforbindelse oprettet, har jeg forment at kunne benytte dette Tidspunkt til at søge en Forbedring af Overfartsforholdet iærksat, saaledes at Staten udtræder af dette Forhold, og Farten overtages af de to Jernbaner, som derved forbindes.