

haveren en Forhøjelse af den garanterede Kapital af indtil 240,000 Kr.

I Betragtning af de foreliggende Forhold og navnlig af, at Koncessionshaveren ikke havde været færdig over de Omstændigheder, der havde medført, at Forbindelsen mellem Verne ikke havde kunnet tilvejebringes til den i Loven fastsatte Tid, forment Regjeringen at kunne tillade, at Rentegarantien strax traadte i Kraft som ansøgt. — Den af Koncessionshaveren atraaede Forlængelse af Tidsfristen for Broanlægets Fuldførelse var vel $\frac{1}{2}$ Aar længere end tidligere foreslaaet af Regjeringen og tiltraadt af Folketingsudvalget, men da det ikke kunde nægtes, at en længere Tid var hængaet, inden Broanlægget kunde paabegyndes, som en Følge af Omstændigheder, der vare uafhængige af Koncessionshaveren, og det derhos vilde være i dennes egen Interesse, at Forbindelsen tilvejebragtes saa hurtigt som muligt, formentes det ligeledes, at der under Forbehold af Lovgivningsmagtens Sanktion kunde tilsiges Koncessionshaveren de af ham med Henfyn til Broanlægget ansøgte Begunstigelser, naar dette iøvrigt skete paa de samme Betingelser, som indstillet af Udvalget, og der derhos havde fuldkommen betryggende Sikkerhed for, at Anlægget vilde være fuldført inden det ommeldte Tidspunkt, saaledes at Staten i modsat Fald havde Midler i Hænde til selv at foranstalte Broen bygget. Paa Betingelse af, at Koncessionshaveren i Anledning af Brobygningen stillede Indenrigsministeriet en Sikkerhed af 600,000 Kr., saaledes at dette Beløb skulde være forbrudt til Statskassen, saafremt Broen ikke var tilvejebragt inden den 1ste Januar 1876, blev bemeldte Ministerium derfor ved allerhøjeste Resolution af 29de Juni 1874 bemyndiget til at tilsiige Koncessionshaveren, dels at Rentegarantien for det til det øvrige Anlæg medgaaende Beløb skulde træde i Kraft fra den 1ste Juli 1874, dels at Lovgivningsmagtens Samtykke til de ansøgte Begunstigelser i Anledning af Broanlægget vilde blive søgt erhvervet, dog saaledes at Garantien for det til Anlægget af Broen medgaaende Beløb ikke skulde træde i Kraft, forinden Broen var aabnet for Færdselen og den i Loven af 23de Mai 1873 § 1 omhandlede Jernbane til Gjedserodde med tilhørende Havneanlæg var paabegyndt, jfr. Min. Tid. A. 1874 Side 145—146. Jernbanen paa Lolland blev derefter i Overensstemmelse med Loven af 1872 aabnet den 1ste Juli 1874. Det ommeldte Depositum blev derhos indbetalt i Statskassen af Koncessionshaveren, og Bygningen af Jernbanebroen ufortøvet paabegyndt.

I Henhold til det Koncessionshaveren saaledes giene Tilfagn søges herved Lovgivningsmagtens Samtykke til den ommeldte Ordning med Henfyn til Bygningen af Jernbanebroen over Guldborgfjord.

Til § 2.

Ved allerhøjeste Resolution af 20de Mai

1874 blev der meddelt Generalentreprenuerne Julius Stichel og Carl Niesebeck Koncession paa den i Loven af 23de Mai 1873 omhandlede Jernbane fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa denne Ø's Sydside i Forbindelse med en Gavn ved Banens sydlige Endepunkt, blandt Andet paa Vilskaar, at Koncessionen skulde være forbrudt, saafremt Koncessionshaveren ikke inden den 1ste Januar 1875 godtgjorde for Indenrigsministeriet, at den til Anlægene fornødne Kapital havde til Raadighed, og at 10 pCt. af samme var kontant indbetalt. Den satte Tidsfrist for Koncessionens Fortabelse er senere ifølge Anbragende fra Koncessionshaverne bleven forlænget til den 1ste Juni 1875. Det stiller sig imidlertid vedblivende usikkert, hvorvidt Koncessionshaverne ville være i Stand til at gennemføre Foretagendet. Under disse Omstændigheder har Regjeringen, der i flere Retninger maa anse det for at være af særlig Interesse, at det omhandlede Anlæg i en nær Fremtid bringes til Udførelse, forment at burde søge Lovhjemmel udvirket til eventuelt at kunne meddele Koncession paa Anlægget af Banen og Havnen til Indehaveren af Koncessionen paa den Lolland-falsteriske Jernbane, saaledes at den for denne Bane gjældende Rentegaranti udvides til at omfatte de Kapitaler, der medgaa til de nye Anlæg inod, at den i Henhold til Lov 25de Marts 1872 Statskassen til Sikkerhed stillede Forstærkningsfond ogsaa omfatter disse Anlæg. Man skal i saa Henseende bemærke Følgende:

Kravet paa en hurtigere og bedre Forbindelse mellem de tre nordiske Riger og det østlige Mellem-europa end ad den Linie, der fører over Korsør og Kiel, er naturligt fremtraadt med større Styrke, efterat Berlin ikke alene i politisk, men ogsaa i industriel og merkantil Henseende har høvet sig op til en Verdensstad. Ved Benyttelsen af den sydsjællandske Jernbane, Jernbanen fra Dreghoved til Nykjøbing og en eventuel Nykjøbing-Gjedser Bane vil Forbindelsen kunne ske ad den korteste Vej, idet der fra Sydspidsen af Gjedserodde ikke er c. 5 Mil til den ligeoverfor beliggende Gavn ved Wærnemünde. Opmærksomheden har derfor ikke blot her, men ogsaa i Udlandet været henledet paa en Forbindelse mellem de nordiske Riger og det øvrige Europa over Falster. Det maa herved fremhæves, at der dels alt er paabegyndt, dels har været projekteret forskellige Jernbaneanlæg fra Berlin imod Nord over Neu-Strelitz og videre Nord paa med en Sidebane fra Neu-Strelitz over Rostock til Wærnemünde. — For Etableringen af en Forbindelse som den ommeldte vil imidlertid Forlængelsen af Jernbanen paa Falster sydpaa i Forbindelse med et henfigtsmæssigt Havneanlæg ved Banens sydlige Endepunkt være en nødvendig Betingelse. Det stiller sig nu vel tvivlsomt, om de ovenfor berørte Jernbaneanlæg i Lydfkland i den nærmeste Fremtid ville komme til Udførelse i det oprindelig paatænkte Omfang, men selv om dette ikke