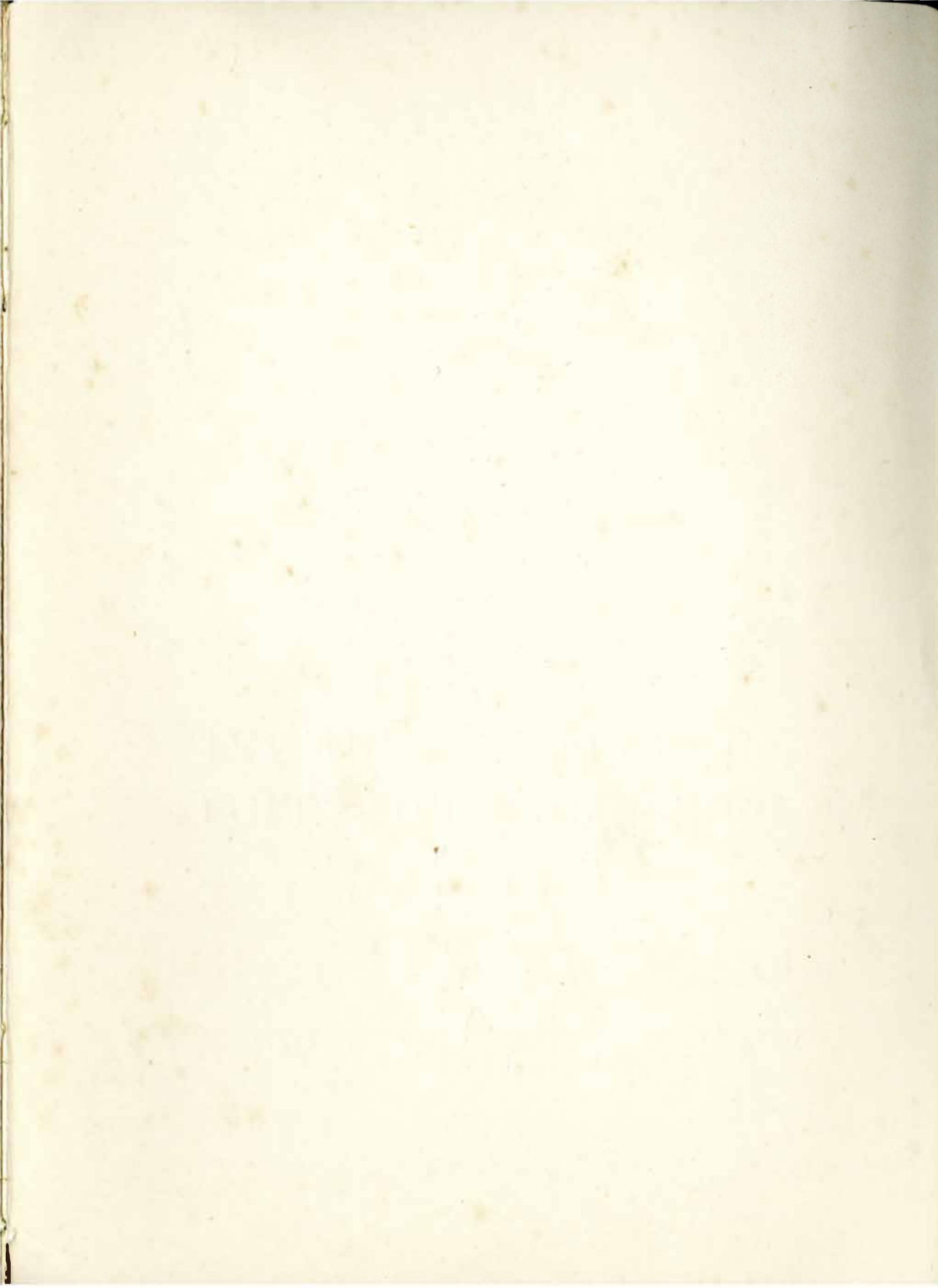


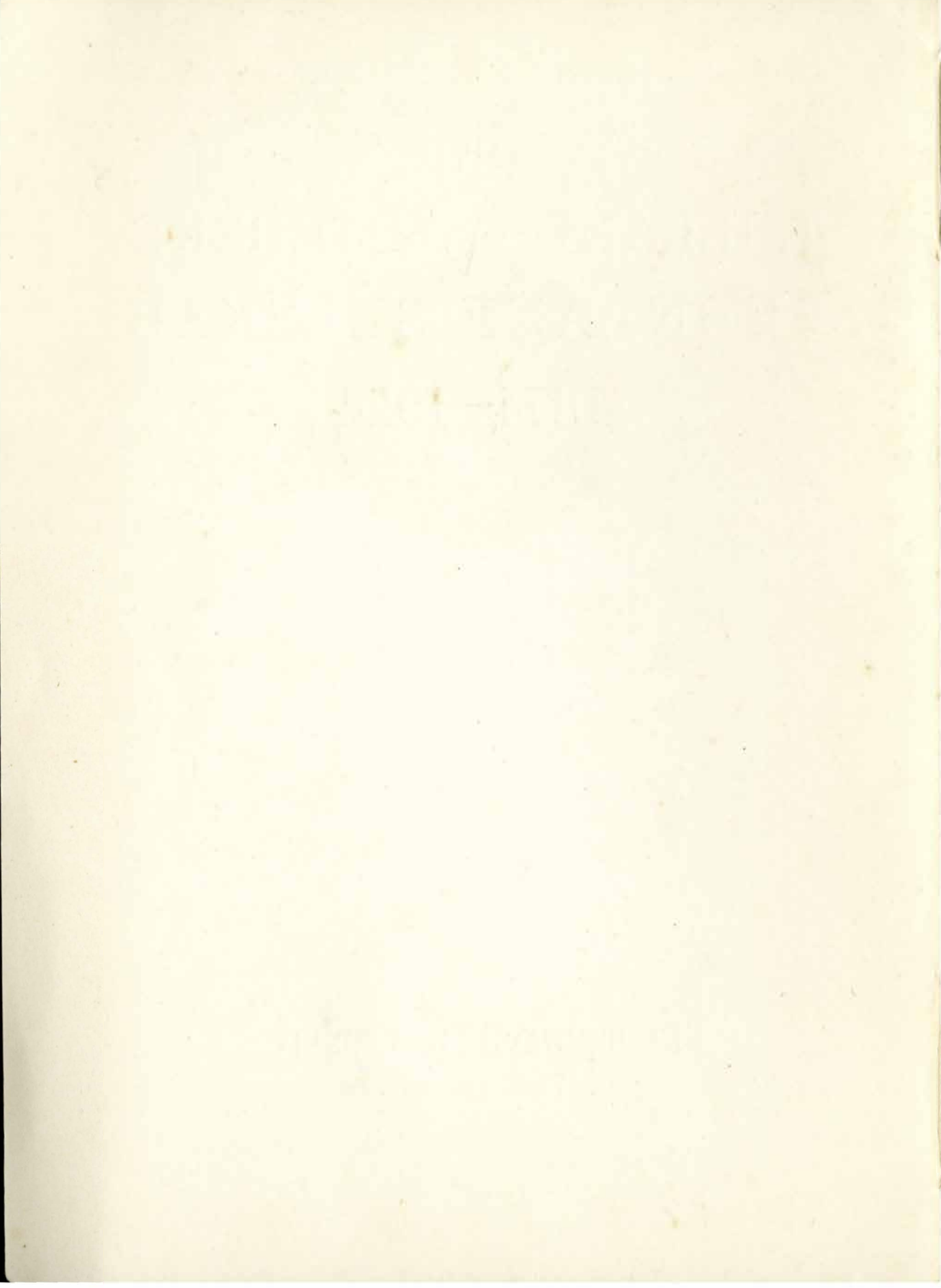
DET
LOLLAND-FALSTERSKE
JERNBANE-SELSKAB
1874—1924

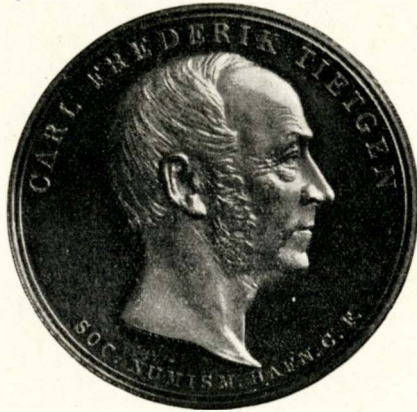


DET
LOLLAND-FALSTERSKE
JERNBANE-SELSKAB
1874—1924

KJØBENHAVN MDCCCXXIV

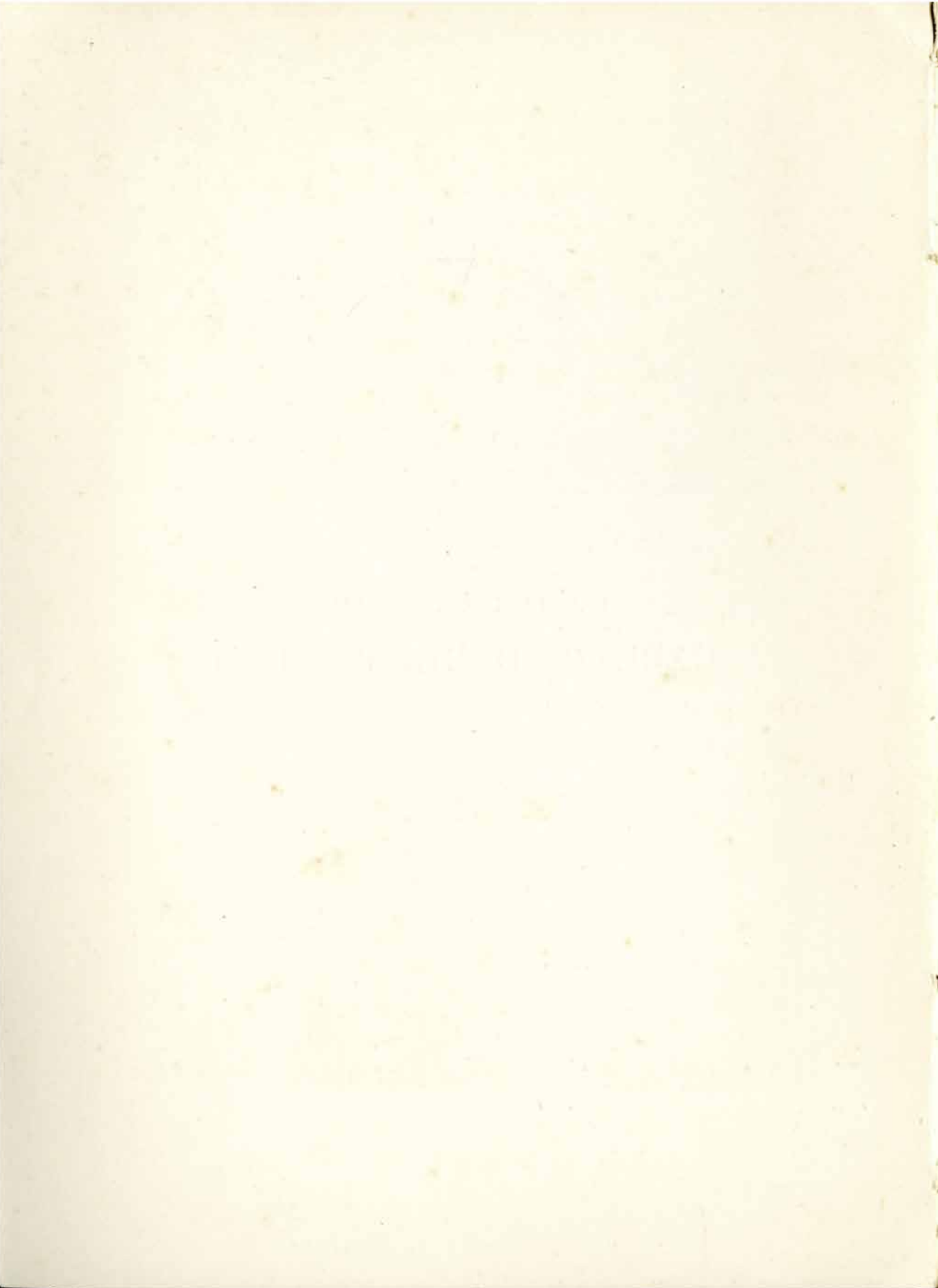
H. H. THIELES BOGTRYKKERI

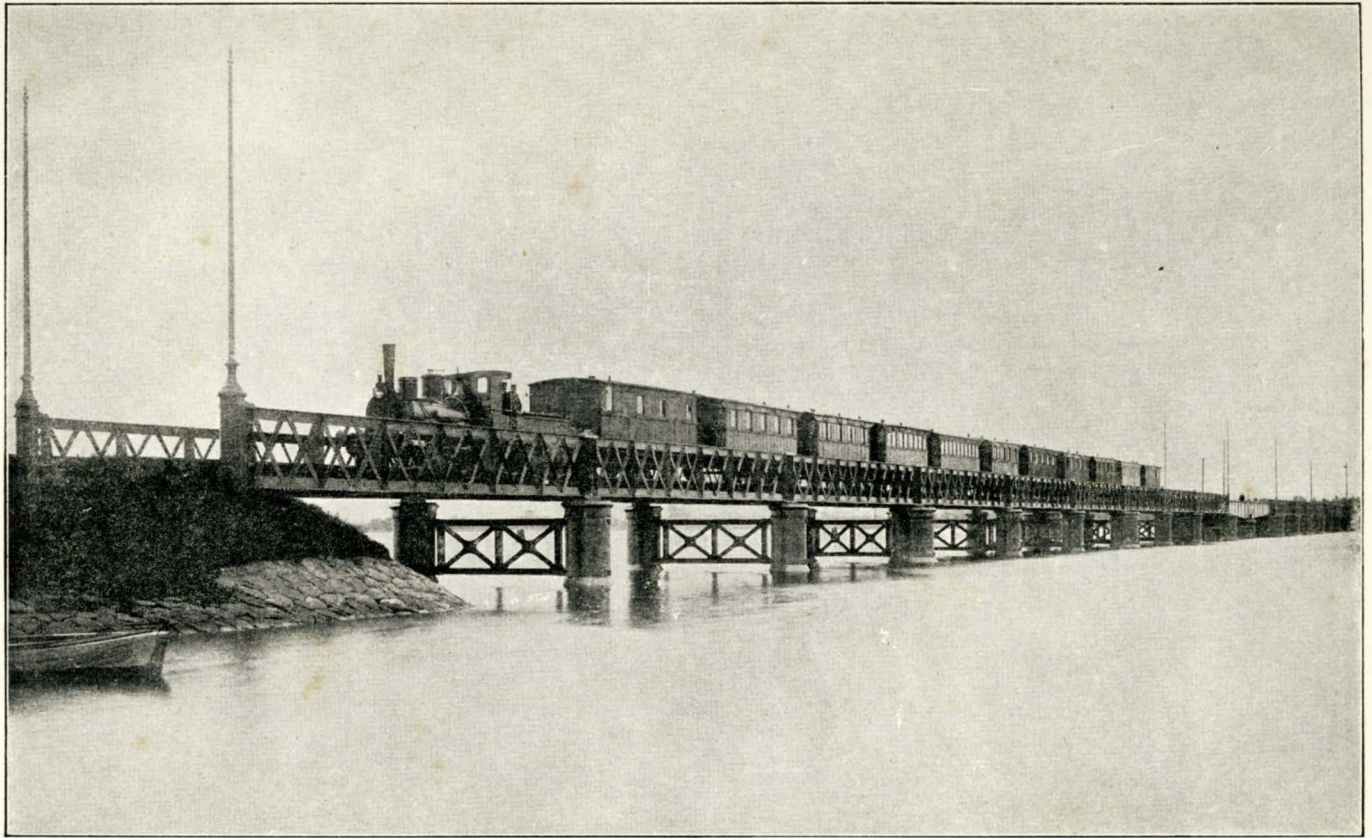




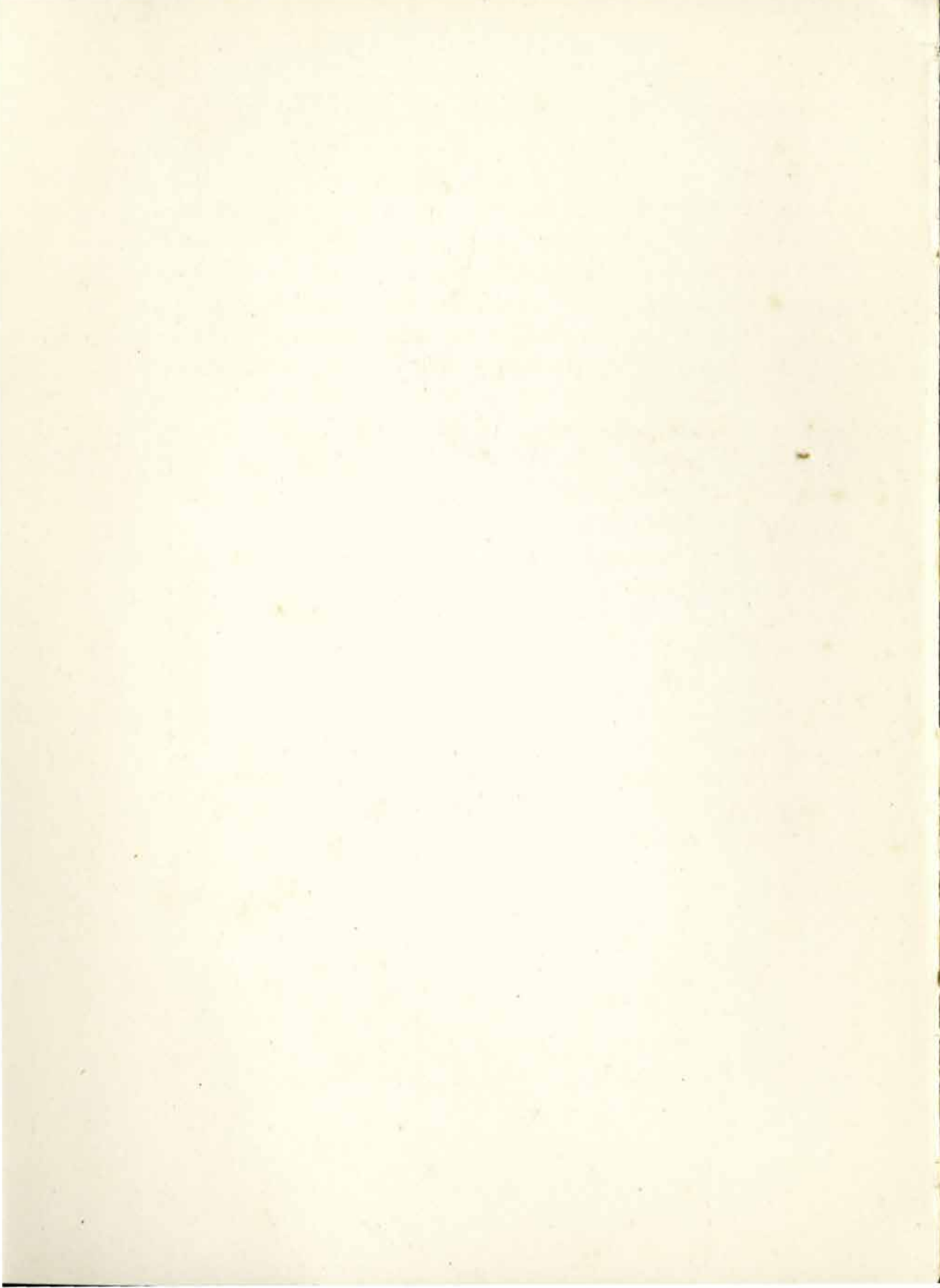
GEHEJMEKONFERENSRAAD

CARL FREDERIK TIETGEN





JERNBANEBOEN OVER GULDBORGSUND.



Ved Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs 25 Aars Jubilæum i 1899 havde Bestyrelsens daværende Formand, nu afdøde Konferensraad J. HANSEN, udarbejdet en Fremstilling af Selskabets Tilblivelse og dets Virksomhed i de første 25 Aar. —

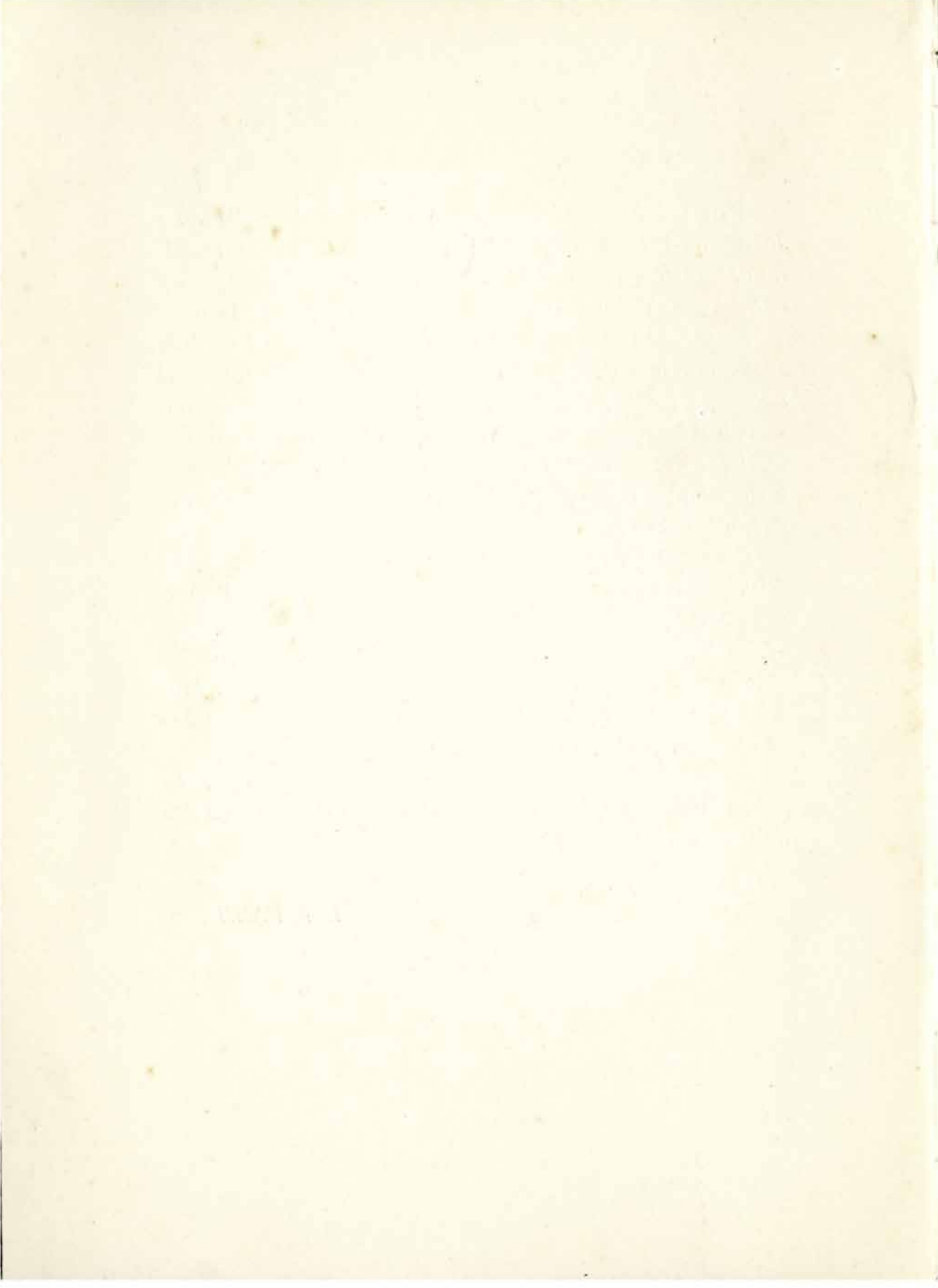
Naar Selskabet nu den 1. Juli 1924 kan fejre sit 50 Aars Jubilæum, har Bestyrelsen ment ikke at kunne gøre noget bedre end for de første 25 Aars Vedkommende i alt væsentligt at optrykke Konferensraad HANSEN'S Fremstilling, som antagelig kun et ringe Tal blandt de nulevende kender, og hertil at føje Oplysninger om Virksomheden i det derefter forløbne Tidsrum.

Det er en Selvfølge, at den største Interesse knytter sig til Selskabets tidligste Historie, præget, som denne er, af C. F. TIETGEN'S storlaaede Energi, Arbejdskraft og Snille og fremstillet af den Mand, der som TIETGEN'S gode og kloge Støtte fra Selskabets Stiftelse op gennem Tiderne øvede sin stærke Indflydelse paa dettes Ledelse og havde et indgaaende Kendskab til alle Forhold dette vedrørende.

De sidste 25 Aar maa jo ses som en Fortsættelse og videre Udvikling af den Virksomhed, hvortil Grundlaget i den tidligere Periode blev lagt. —

Kjøbenhavn i Juni 1924.

L. A. DAMM.



1874—1899



DET vakte forstaaeligt nok et ikke ringe Røre og en betydelig Opsigt, da Regeringen henimod Slutningen af Aaret 1865, altsaa for henved 59 Aar siden, meddelte Civilingeniør Krøhnke Tilsagn om Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra København til Syltholmen i Nærheden af Rødby og et Havneanlæg ved Syltholmen. Saa vidt vides var dette første Gang, der var Spørgsmaal om Anlæg af en Jernbane paa Lolland-Falster. Banen blev nærmere beskrevet som en Jernbane fra København over Køge, saa tæt forbi Næstved og Vordingborg som Forholdene tillade det, over Øerne Farø og Bogø, gennem Falster, forbi Nykøbing, gennem Lolland til et Punkt paa Sydvestkysten af denne Ø ved Syltholmen, hvor der anlægges en Havn til Iværksættelse af en Forbindelse med Udlandet, samt en Forbindelsesbane mellem Næstved og en Station paa den vestsjællandske Jernbane. Den forudsatte en Dampskibs- eller Dampfærge-Forbindelse mellem Syltholm og Femern og en Bane over denne Ø og Holsten til Hamborg.

I Bladene blev det storslaaede Projekt med de mange Broer mellem Øerne nærmere forklaret og discuteret og Begejstringen var temmelig stor. Det var naturligtvis de berømte udenlandske Penge, ved hvis Hjælp Planen

skulde gennemføres; det lykkedes Hr. Krøhnke at skaffe det forlangte Depositum til Sikkerhed for, at der var Alvor i Sagen, men dermed var ogsaa de gode Udsigter forbi. Det viste sig umuligt at skaffe de enorme Kapitaler, som Planens Udførelse krævede, og uagtet der i Følge Lov af 9. Februar 1866 blev givet 6 Maaneders Henstand med Hensyn til Iværksættelsen, vare de i Sagen indviede alt da paa det rene med, at Projektet ikke vilde blive realiseret. Der opstod en Proces med Hensyn til det stillede Depositum, som Regeringen maatte tilbagebetale, og det Hele løb ud i Sandet.

Allerede medens dette stod paa, vare store Planer fremme om Dannelsen af et Selskab, der skulde overtage Driften af samtlige Jærnbaner her i Landet. Der bestod allerede et Selskab for Driften af de jydsk-fynske Jærnbaner, det saakaldte danske Driftsselskab, paa Basis af hvilket det antydede store Selskab skulde dannes, ogsaa omfattende Driften af de Sjællandske Jærnbaner. Disse Planer forudsatte endvidere blandt andet Anlæg af en Bane fra Ringsted over Nestved til Vordingborg og Anlæg af Baner over Falster og Lolland. Paa Driftsselskabets Vegne førte Etatsraad Tietgen Forhandlingerne. De fornødne Aftaler vare truffene bl. A. med det sjællandske Jærnbaneselskab, og en Overenskomst var afsluttet om Anlægget af de nævnte Baner med det verdenskendte Firma Peto, Betts og Brassey i London. Sagen blev imidlertid forsinket ved, at den Krøhnkeske Kimære endnu en Tid havde Magt til at standse andre Planer, hvori der var mere Realitet, og da Krøhnkes Projekt var endelig skrinlagt, og *Loven af 21. Juni 1867*, der bl. A. omhandlede de nævnte Baner, var udkommen, havde Forholdene forandret sig saaledes,

at de af Tietgen fattede Planer og trufne Aftaler ikke længere lod sig udføre. Blandt andet var Chefen for det nævnte engelske Entrepreneur-Firma Sir Morton Peto i Mellemtiden gaaet Fallit, og Loven af 14. Marts 1867 havde bemyndiget Regeringen til at erhverve det danske Driftselskabs Aktier og lade Staten overtage Driften af de jydsk-fynske Jernbaner, hvilket saa ogsaa skete.

Loven af 21. Juni 1867 havde et ret kompliceret Indhold. Den bemyndigede Regeringen til at give Koncession paa følgende Baner:

a) en Jernbane, som fra Ringsted føres saavidt muligt i lige Linie til Nestved, ikke østligere end Herlufmagle, og derfra over Vordingborg til et Endepunkt ved Sundet mellem Sjælland og Lolland-Falster ved dybt Vand;

b) en Jernbane, som fra Kjøbenhavn eller et Punkt paa den vestsjællandske Bane, ikke vestligere end Viby, føres over Kjøge og Vordingborg til et Endepunkt ved Sundet mellem Sjælland og Lolland ved dybt Vand, eller over Kjøge og Præstø til Kallehave;

c) en Jernbane fra Nordkysten af Falster til Nykjøbing eller et andet passende Punkt paa Falsters Vestkyst ved dybt Vand, eller til en Havn paa Syd- eller Vestsiden af Lolland. Denne Bane kan eventuelt føres over Møen og Falster.

Hertil var i Loven knyttet en Del ret kombinerede Bestemmelser om hel eller delvis Rentegaranti fra Staten for disse Baners Anlægssum, alt eftersom Koncessioner bleve givne til det sjællandske Jernbane-Selskab eller andre.

I Henhold til denne Lov modtog det sjællandske Jernbane-Selskab under 24. Januar 1868 Concession paa Anlæg og Drift af en Bane, som fra Kjøbenhavn eller et Punkt

paa den vestsjællandske Jernbane, ikke vestligere end Viby, føres over Kjøge og Vordingborg til et Endepunkt ved Sundet mellem Sjælland og Lolland-Falster ved dybt Vand, »i Forbindelse med en Bane fra Nordkysten af Falster til Nykjøbing.« Det blev altsaa den saakaldte sydsjællandske Jernbane, der udgik fra Roskilde og foruden Kjøge og Vordingborg kom til at berøre Næstved. Det er ikke her Stedet til nærmere at belyse, hvorledes mange lokale Interesser kæmpede og virkede hen til at give Banen denne Form, der var meget uheldig for den gennemgaaende Trafik, som kunde forudses engang at ville søge denne Vej. Derimod er det af særlig Betydning for os, at der ved denne Concession var foreslaet Anlægget af *en Bane paa Falster* — den nuværende Bane fra Orehoved til Nykjøbing — medens Tanken om en Bane paa Lolland atter var opgivet indtil videre.

Forinden Falsterbanen blev anlagt, aabnedes der imidlertid endnu engang en Mulighed for i Forbindelse med denne at faa en Bane anlagt over Lolland.

Den 20. November 1868 var udkommen en lille Lov, hvorefter Regjeringen var bemyndiget til at meddele Concession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Maribo til Bandholm, og under 8. Januar 1869 blev der meddelt Concession paa denne Bane til Kammerherre EGGERT CHRISTOPHER Lensgreve KNUTH til Knuthenborg, Etatsraad C. F. TIETGEN, Premierlieutenant C. F. GARDE og Ingenieur F. I. ROWAN, der under Navnet »det Lollandske Jernbane-Selskab« havde dannet et Interessentskab til Anlæg og Drift af Banen fra Maribo til Bandholm. Denne lille Bane var kun henved 1 Mil lang; den blev hurtig bygget og aabnet for Driften allerede den 2. November 1869. Denne Sag stod kun in-

direkte i Forbindelse med det større Spørgsmaal om Anlæg af en Hovedbane paa Lolland, men Tietgen var herved kommen de lollandske Forhold og Interesser nærmere, og for Bandholm Banen var Anlægget af en Hovedbane paa Lolland selvfølgelig af Betydning.

Dette gav sig blandt andet Udslag i Indholdet af Loven af 26. Februar 1869 angaaende Anlæg af en Jernbane fra Roskilde over Holbæk til Kallundborg — den saakaldte Nordvestsjællandske Jernbane. I denne Lov var der paa Foranledning af daværende Folkethingsmand, Professor N. C. Frederiksen, og efter Aftale mellem denne og Tietgen tilføjet en Del Bestemmelser, hvorefter det Sjællandske Jernbane-Selskab paa visse nærmere Vilkaar kunde opgive Anlægget af Falsterbanen uden at miste de Fordele, Selskabet havde erhvervet ved at paatage sig dette Anlæg, nemlig en Forlængelse paa 15 Aar af Selskabets Uopsigelig- heds fra Statens Side. Falsterbanen kunde da overgaa til en anden Concessionshaver, som tillige paatog sig Anlægget af en Bane paa Lolland, og for hele dette Anlæg kunde Staten da meddele 4 pCt. Rentegaranti, imod at der af Concessionshaveren blev tilvejebragt en »Forstærknings- fond«, bestaaende i et Beløb, der udgjorde 20 pCt. af Anlægskapitalen, og som blev deponeret i Finansministeriet med den Bestemmelse, at Renter og Kapital blev anvendt til Dækning af Statskassens mulige Tilskud i Anledning af Rentegarantien. Det var, saavidt vides, første Gang, at dette mærkelige Ord »Forstærkningsfond« blev nævnet i Lovgivningen, eller vel overhovedet fik Indpas i Sproget. Hvem der har Æren af Opfindelsen vides ikke, men senere blev det oftere anvendt.

Der blev nu indledet Forhandlinger med det Sjællandske

Jernbane-Selskab om at opgive Falsterbanen, imod at Selskabet betalte 20 pCt. af den kalkulerede Anlægskapital til den omtalte Forstærkningsfond. Falsterbanens Anlægskapital var fastsat til 750,000 Rigsdaler; det var altsaa 150,000 Rdl., Selskabet skulde bringe som Offer, og der var Stemning herfor, da mange mente, at Falsterbanen ikke vilde blive et større Klenodie, end at Selskabet med Glæde maatte ofre de 150,000 Rdl. forat undgaa at udbetale de 750,000 Rdl., som Anlægget vilde koste. Resten af det nødvendige Forstærkningsfond søgte man saa at tilvejebringe paa anden Maade, navnlig hos de Institutioner og Personer i Lolland-Falsters Stift, som vare interesserede i og for Anlægget af Lolland-Falsterbanen.

Der blev dannet en Comité paa Øerne til Gennemførelse af Sagen. I den var Lollands fineste Navne, deriblandt ikke mindre end 3 Lehnsgrever og 2 Lehnsbaroner, og der blev da ogsaa paa Lolland tegnet Bidrag af imellem 2 og 300,000 Rdl. til Fonden; paa Falster var Interessen mindre levende, da man der i alle Tilfælde var sikker paa sin Bane; der blev da ogsaa der, saa vidt vides, kun tegnet et enkelt mindre Bidrag.

Men paa den Generalforsamling, som det Sjællandske Jernbane-Selskab i Begyndelsen af Aaret 1870 afholdt til Afgjørelse af Selskabets Stilling til Sagen, blev Forslaget ikke vedtaget, idet der afgaves 1958 St. for og 1406 imod, og da der efter Statutterne udkrævedes $\frac{3}{5}$ af de afgivne Stemmer til Forslagets Vedtagelse, manglede der altsaa ca. 60 St. Dermed faldt for 3die Gang Spørgsmaalet om en lollandsk Jernbane, og det Sjællandske Jernbane-Selskab begyndte nu Anlægget af Falsterbanen, der som nævnt var en Betingelse for Forlængelsen af den Frist, efter

hvilken Staten kunde fordre sig Selskabets Aktier overdragne til pari, til 1. Januar 1896.

Man maatte imidlertid kun lidet kjende Etatsraad Tietgens Sejghed og Ihærdighed, om man troede, at han dermed havde opgivet denne Sag; — tværtimod. Den var stadig i hans Tanker; lykkedes den ikke under den ene Form, søgte han andre og udfandt nye Combinationer, hvorved den kunde ventes gennemført; og kunde det ikke ske strax, forstod han ogsaa at vente, tilsyneladende ganske roligt.

Mange var de Faser, som Projektet om den saakaldte Nordvestsjællandske Jernbane gennemløb, forinden det kom til Udførelse, og stort var det Røre, som paa forskjellig Maade blev vakt derved. Denne Bevægelse satte sig blandt andet et Spor i *Lov af 25. Juni 1870*, der nærmest var et Tillæg til Loven af 26. Februar 1869, idet Regjeringen blev bemyndiget til at meddele Eneret paa Anlæg og Drift af en Jernbane, der *fra Kjøbenhavn* over Frederikssund eller med Sidebane til Frederikssund føres paa et for Anlæg og Drift hensigtsmæssigt Punkt over Roskilde Fjord, ad en fast Bro med Aabning for Sejladsen til Holbæk og derfra til Kallundborg Havn.

Et ministerielt Tilsagn til d'Hrr. Juel og Nyholm om en Concession paa denne Bane stod i Forbindelse med denne Lov. Dette Tilsagn kom ganske paa tværs for de andre Planer angaaende Banen til Kallundborg, og det blev derfor bl. a. nødvendigt at bevæge de nævnte Herrer til at træde tilbage fra Arenaen mod en betydelig Affindelsessum, der bragte adskillige Tænder til at løbe i Vand og satte endel ondt Blod; dengang var man endnu ikke saa vant til at regne med store Tal som nu til Dags.

Det er ikke Hensigten her at optrevle den Nordvest-sjællandske Jernbanes Historie. Men Sagen maa berøres, fordi den stadig stod i nøje Forbindelse med Spørgs-maalet om Anlæg af en Bane paa Lolland. Der blev ført et Utal af Forhandlinger om denne Sag, navnlig med det sjællandske Jernbane-Selskab og Regeringen, dels offentligt, dels for lukkede Døre og bag Kulisserne; bestandig blev de to nævnte Jernbane-Anlæg knyttede sammen paa den ene eller den anden Maade, og da Planerne endelig bleve realiserede, viste det sig da ogsaa, at de gik op i en højere Enhed, nemlig C. F. TIETGEN, der var Sjælen i alle disse Forhandlinger.

Iblandt de Følger, som alt dette medførte, var en Concession af 12. Maj 1871 til Overingeniør Fred. I. Rowan paa Anlæg og Drift af en Jernbane, »der fra Nykjøbing paa Falster, eller efter en af vor Indenrigsminister godkjendt Overenskomst med det sjællandske Jernbane-Selskab, fra et passende Punkt paa den falsterske Jernbane føres med en fast Bro over Guldborgsund forbi Sakskjøbing og Mariibo til et Punkt i Nærheden af Syltholmen Syd for Rødby med et Havneanlæg sammesteds.« Denne Concession blev given i Henhold til den gamle Krøhnkeske Lov af 6. Februar 1866, der saaledes delvis blev kaldt tillive igjen. Der blev stillet en Sikkerhed af 50,000 Rdl., dog saaledes, at Concessionshaveren kunde træde tilbage inden 1. September 1871 — en Frist, der under 27. Juli blev forlænget til den 1. November.

Der var nemlig i Forbindelse med det meget andet store Planer i Gære om nu at realisere den internationale Forbindelse over Syltholmen, Fehmern og Holsten. Jævn-sides med Forhandlingerne herhjemme gik Forhandlingerne

med tydske Autoriteter og tydske Pengeinstituter om Udførelsen af dette store Projekt, som nu lod til at kunne lykkes.

Endelig den 28. September 1871 opnaaede Tietgen en Overenskomst med det Sjællandske Jernbane-Selskabs Plenarbestyrelse, der i det væsentlige gik ud paa. at Bygningen af den Nordvestsjællandske Jernbane fra Roskilde til Kallundborg toges i Entreprise for et Beløb af 3,700,000 Rdl., der skulde betales med 2,950,000 Rdl. i Selskabets Aktier samt med den fuldførte Falsterbane, som Selskabet forlængst var ifærd med at bygge, og som i fuldfærdig Tilstand ansattes til en Værdi af 750,000 Rdl.

Formelt blev denne Overenskomst afsluttet af Tietgen paa Overingeniør F. I. Rowans Vegne, men i Virkeligheden var det Tietgen selv og eventuelt Privatbanken i Kjøbenhavn, som stod bagved. Allerede den 3die October blev denne Overenskomst approberet af Indenrigsministeriet, og alt Dagen forinden var der meddelt det Sjællandske Jernbane-Selskab den i Overenskomsten forudsatte Concession paa Jernbanen fra Roskilde over Holbæk til Kallundborg. Hvad selve Udførelsen af dette Baneanlæg angaar, forelaa der — forinden Tietgen definitivt ordnede Sagen med det sjællandske Jernbane-Selskab, — et Tilsagn fra Fred. J. Rowan om at ville anlægge Banen for en langt ringere Sum end den, der var stipuleret i den ovennævnte Overenskomst, hvorved altsaa en betydelig Fortjeneste var sikret Tietgen eller Privatbanken. Der meldte sig imidlertid andre, som vilde udføre Anlægget endnu billigere; Rowan traadte derfor tilbage, og Anlægget blev overdraget til d'Hrr. G. A. GEDALIA & Co. og Entrepreneur LAURITZ PETERSEN.

Denne Sag var naturligvis ordnet, før den endelige

Overenskomst blev sluttet med det sjællandske Jernbane-Selskab. Den Misère, som forandrede Conjunkturer og andre tilstødende Omstændigheder bevirkede for dette Foretagende, hører det ikke herhen at komme nærmere ind paa.

Naturligvis var det Hensigten, at Falsterbanen skulde indgaa som et Led i det Bane-Complex, man arbejdede paa at udføre ogsaa paa Lolland. Som alt nævnt var vigtige Forhandlinger herom i Gang med dem, der Syd paa vare interesserede i Sagen. Disse Forhandlinger trak saaledes ud, at den Lollandske Bane ikke kunde iværksættes inden de i den Rowanske Concession satte Frister, og han maatte derfor opgive denne Concession. Men Underhandlingerne fortsattes af Tietgen, navnlig i Hamborg og Berlin, og i Vinteren 1871—72 tegnede det til, at de store internationale Anlæg virkelig vilde blive iværksatte.

Man levede jo dengang i den saakaldte Milliard-Periode, hvor der knapt synes nogen Ende paa Pengene, og Millionerne rullede rundt i lette Dandse. Udgifter, som man tidligere havde set paa med Forskrækkelse, vakte nu ingen Betænkelighed; det saa en kort Tid ud, som om det, det kom an paa, alene var at faa Pengene anbragte — de kom af sig selv i Overflod. Regeringsautoriteterne i Tyskland syntes velvilligt stemte; Staden Hamborg tilbød at bringe betydelige Ofre for Sagens Gjennemførelse, bl. A. ved gratis at afgive meget store Arealer, og Nordtysklands tvende største Pengeinstituter, Norddeutsche Bank i Hamborg og Disconto-Gesellschaft i Berlin, i hvis Bestyrelse sad Mænd som Hansemann og Dr. Miquel, den senere tyske Finantsminister, vare villige til at tage Sagen i deres Haand. En foreløbig Overenskomst imellem disse to Banker og

Privatbanken i Kjøbenhavn blev afsluttet i Februar 1872, og alt tydede hen paa, at denne Sag nu endelig vilde gaa i Orden.

For det Tilfælde, at denne Plan alligevel skulde strande, maatte Tietgen imidlertid sikre sig, at den lollandske Bane kunde blive udført paa et andet Grundlag, og det var under den saaledes tilstedeværende Situation, at Forhandlingerne med Regeringen førte til Loven af 25. Marts 1872 »om Anlæg og Drift af en Lolland-Falstersk Jernbane.«

Lovens § 1 bemyndigede Regeringen til at meddele Eneret til Anlæg og Drift af en Lolland-Falstersk Jernbane, der gaar ud fra Nykjøbing og føres i vestlig eller sydlig Retning, saaledes at den forbinder Maribo, Nakskov og Rødby og udmunder enten paa Syd- eller Vestkysten af Lolland ved dybt Vand, hvor da de eventuelt fornødne Havneanlæg kunde iværksættes. Forbindelsen mellem Lolland og Falster tilvejebringes enten ved Anlægget af en Bro over Guldborgsund eller ved Afbenyttelse af den allerede tilstedeværende Bro efter fornøden Overenskomst med Amsraadet. Endvidere bestemte § 1, at den, der erholdt Concession, maatte, forinden Lovens Bestemmelser om Statens Rentegaranti traadte i Kraft, godtgjøre, at han var Ejer af Falsterbanen og at Ejendomsretten over den lolland-falsterske Bane derefter ikke kunde deles.

I Overensstemmelse med den foreliggende Situation og de med Regeringen førte Forhandlinger bestemte Lovens § 5 flere Alternativer med Hensyn til Rentegarantien, alt eftersom Banen blev indrettet for gennemgaaende eller kun for lokal Trafik.

Der kunde gives indtil 4 pCt. Rentegaranti for indtil tre Fjerdedele af den Kapital, der bevislig anvendtes til

Anlægget, naar dette skete saaledes, at Banen erkendtes tjenlig for en gennemgaaende Trafik, og Driften kom til at omfatte en Dampfærgeforbindelse mellem Lolland og Fehmern samt Sjælland og Falster. I modsat Fald kunde der kun gives Rentegaranti for Halvdelen af Anlægskapitalen, med mindre der blev stillet en *Forstærkningsfond* af 20 pCt. af denne, i hvilket Tilfælde der kunde gives Rentegaranti for hele Anlægskapitalen. Rentegarantien kunde tillige omfatte Falsterbanen for et Beløb af 600,000 Rdl. Banen i dens hele Udstrækning skulde aabnes for Driften senest den 1. Juli 1874.

Dette var den 4de, siger og skriver den fjerde Lov, der var vedtaget angaaende de Lolland-Falsterske Jernbaner, afset fra den lille Lov om Bandholm-Banen.

Falsterbanen, som det sjællandske Jernbane-Selskab forlængst havde paabegyndt, nærmede sig Fuldførelsen; den blev aabnet for Trafiken den 22. August 1872 og skulde efter de derom afsluttede Overenskomster indtil videre drives af det sjællandske Jernbane-Selskab for Privatbankens Regning. Privatbanken i Kjøbenhavn optraadte nemlig nu som Ejer af Jernbanen paa Falster, efterat Banken havde taget den hele Jernbane-Affære — derunder ogsaa den oprindelige Overenskomst om Anlægget af den Nordvestsjællandske Jernbane — i sin Haand. Maribo-Bandholm-Jernbanen havde den allerede i Efteraaret 1871 afkøbt de ovennævnte 4 Parthavere; det var naturligtvis Meningen, at den skulde indlemmes i det Lolland-Falsterske Jernbanenet, naar det hele Anlæg var realiseret.

Efterat Loven af 25. Marts 1872 med dens tvende Alternativer — gennemgaaende eller lokal Bane — var vedtaget, blev der endnu i mere end et halvt Aar ofret meget

Arbejde, mange Forhandlinger paa at gennemføre den internationale Forbindelse over Lolland og Fehmern; men i Slutningen af 1872 maatte denne Plan ogsaa denne Gang foreløbig skrinlægges, vistnok nærmest fordi den tyske Regering stillede saa enorme Fordringer til Udgifter ved store Befæstningsanlæg ved Fehmern-Sund, at Foretagendet umuligt kunde bære dem.

Privatbanken bestemte da at søge Banen paa Lolland gennemført som Lokalbane i Henhold til Loven af 25. Marts 1872, saaledes at Staten ydede 4 pCt. Rentegaranti for Anlægssummen imod at det i Loven fordrede Forstærkningsfond blev stillet. Men Tiden var nu saa langt fremskreden, at der ikke var et Øjeblik at spille, hvis man skulde naa at faa Banen anlagt inden den i Loven satte Frist, den 1. Juli 1874.

Det omtalte Forstærkningsfond maatte anslaas til 5 à 600,000 Rdl. Deraf var Banken villig til at yde omtren Halvdelen — af den paaregnede Fortjeneste ved Anlægget af Kallundborgbanen; Resten gjorde man Regning paa, at den Landsdel, der vilde komme til at nyde godt af Banen, vilde yde. Der blev da i Januar 1873 udsendt en Opfordring til dem paa Lolland-Falster — eller vel rettere Lolland, der 3 Aar tilbage havde tilsagt Bidrag til en saadan Fond, om at vedstaa deres Tegninger paa de Vilkaar, at Privatbanken erklærede at ville søge Concession paa Banen og lade denne anlægge.

Denne Fordring fra Bankens Side blev da ogsaa honoreret; men det skal her bringes i Erindring, at medens der vel af enkelte Næringsdrivende i Kjøbstæderne og endel Landbrugere blev tegnet mindre Beløb, skyldtes det dog væsentligt 7—8 større Tegninger, der naaede op imod

200,000 Rdl., at Beløbet blev bragt tilveje. Disse Bidragydere vare — foruden Maribo Amtsraad og Sparekassen i Nakskov — Besidderne af Grevskaberne Christianssæde, Hardenberg og Knuthenborg samt Baronierne Guldborgland, Sønderkarle og Juellinge, hvem det altsaa for en stor Del skyldes, at Sagen blev ført igjennem.

Privatbanken androg nu om Concession, som blev udfærdiget *den 29. Marts 1873*, lydende paa Anlæg af en Bane fra Nykjøbing paa Falster over Guldborgsund forbi Saxkjøbing og Maribo til Nakskov med en Sidebane fra Maribo til Rødby samt paa Drift af disse Baner i Forbindelse med Banen fra Nykjøbing paa Falster til Orehoved. Concessionen var kontrasigneret af daværende Indenrigsminister C. A. Fonnesbech. I de lange Tidens Løb var der foretaget en stor Mængde Forarbejder og projekteret forskellige Retningslinier. Der havde saaledes bl. A. været Spørgsmaal om at lade Jernbanen gaa over Maribo-Bandholm til Nakskov og derfra til Rødby. Den Linie, der blev valgt, var imidlertid den, som mentes bedst at tilfredsstille de i Sagen mest interesserede, og et Hensyn var det ogsaa, at man ved at vælge denne Vej holdt Muligheden aaben for en senere international Forbindelse over Rødby og Syltholmen. For den lokale Drift var Retningen i og for sig mindre heldig, da den Korsform af Banen, som derved etableredes, udkrævede større Materiel og i det hele gjorde en mere kombineret Drift nødvendig. Men som sædvanligt ved Jernbaneanlæg gjorde mange forskellige Hensyn sig ogsaa gældende her. Forinden Anlægget blev udført, blev der foretaget den Ændring i den oprindelige Plan, at Banen fra Maribo til Rødby blev ført i en Krumning mod Syd af Hensyn til Sukkerfabrikken ved Højbygaard, hvis

Anlæg netop dengang var bestemt af det paagjældende Konsortium. Banen blev derved forlænget med ca. $\frac{1}{3}$ Mil, hvorefter de nye Baner paa Lolland udgjorde henved $8\frac{1}{2}$ Mil.

Der var nu kun levnet meget kort Tid til Anlægget — ikke engang $1\frac{1}{4}$ Aar. Arbejdet blev, forsaavidt angik selve Banelegemet og Opførelsen af Stationer m. V., givet i Entreprise til Tømmermester A. T. W. SCHEITEL og Entrepreneur H. J. HANSEN, der havde udført forskjellige Arbejder for det sjællandske Jernbane Selskab. Concessionshaveren paatog sig selv at lade anskaffe Skinner, Lokomotiver, Vogne og andet Materiel.

I Forsommeren 1873 blev Arbejdet begyndt med fuld Kraft og skred hurtigt fremad, indtil der ved en Opfyldning over Maribo Sø indtraadte en Hindring. Søen var her — efter stedfundne Undersøgelser — beregnet til en Dybde af nogle og tredive Fod, men det viste sig snart, at den var meget dybere. Al Fyld, der blev paaført, forsvandt sporløst; ny Fyld maatte skaffes langvejs fra, hvilket i høj Grad sinkede og fordyrede Anlægget, og kloge, gamle Folk i Maribo rystede paa Hovedet; de havde i Forvejen sagt, at Maribo Sø paa det paagældende Sted, hvor den ikkun havde en Bredde af nogle faa Hundrede Alen, var ganske bundløs. Der fandtes imidlertid en fast Bund, men ganske vist først, da man havde naaet en Dybde af nogle og firsindstyve Fod. Trods denne Kalamitet blev Banen fuldført til den bestemte Tid, saaledes at den kunde aabnes for Driften den 1. Juli 1874. Det tør vistnok betegnes som et enestaaende Tilfælde her i Landet, at en Jernbane paa 8—9 Mil med talrige Bystationer blev fuldført i Løbet af 16 Maaneder fra Concessionens Meddelelse.

Foruden de nævnte Anlægsentreprenører og disses Medhjælp, havde i første Række følgende Mænd Ledelsen af og Kontrollen med Banens Anlæg:

Daværende Departementschef i Indenrigsministeriet, Kammerherre F. C. H. E. TOBIESEN, der fra den 1. April 1873 var udnævnt til kongelig Commissarius ved den Lolland-Falsterske Jernbane;



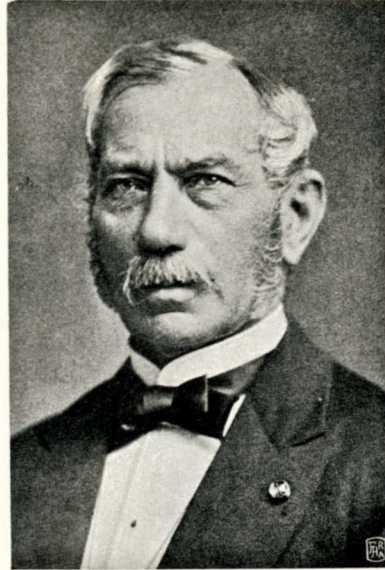
Kammerherre F. C. H. E. Tobiesen.

Daværende Oberst, senere General WENCK, der paa Statens Vegne førte det tekniske Tilsyn med Anlægget, ligesom han senere til Tider fungerede som kongelig Commissarius ved Banen;

Ingeniørkaptajn EMIL JENSEN, som paa Concessionshaverens Vegne havde Control med og Ledelse af Jernbanens Bygning.

Som den af Ministeriet udnævnte ledende Landinspektør fungerede Justitsraad, Landinspektør BLANGSTRUP i Nykjøbing paa Falster.

Endvidere maa her nævnes daværende Ingenieurkaptajn, senere Generalmajor I. C. HEDEMANN, der havde forestaaet Bygningen af Falsterbanen. Han var ganske vist ikke særlig knyttet til Anlægget af Banen paa Lolland; men ligesom han paa forskjellig Maade havde vist sin Interesse for denne Sag, deriblandt ved Projektering af forskjellig af Banelinierne, har han senere til Stadighed fungeret som teknisk Tilsynshavende med Banen paa Ministeriets Vegne og i denne



General Wenck.



Ingeniørkaptajn Emil Jensen.

Egenskab været lige højt skattet af Regerings-Autoriteterne og Selskabets Bestyrelse.

Angaaende Forbindelsen mellem Lolland og Falster bestemte Concessionens § 1: »Forbindelsen over Guldborgsund mellem Lolland og Falster tilvejebringes ved Afbenyttelsen af den sammesteds tilstedeværende Bro efter fornøden Overenskomst med Amtsraadet, indtil Forholdenes Udvikling maatte gjøre Tilvejebringelsen af en egen Bro for Jernbanetrafikken nødvendig.«



Landinspektør Blangstrup.

en egen Bro for Jernbanetrafiken. Alle maatte jo være enige i, at det var den eneste rationelle Løsning af Spørgsmaalet, da Benyttelsen af Kjøre- og Gangbroen som Skinnevej vilde blive generende for de forskjellige Arter af Trafik. Men det var naturligvis Udgiften, det drejede sig om; en ny Bro vilde koste mindst 200,000 Rdl., medens Omkostningerne ved Forandringen af Chr. den 9des Bro ikke vilde koste stort mere end en Trediedel.

I denne Anledning blev der indledet Forhandlinger med Maribo Amtsraad om Benyttelsen af den tilstedeværende Kong Chr. den 9des Bro for Jernbanetrafiken, og ved en Skrivelse af 23. November 1873 meddelte Amtsraadet det fornødne Samtykke hertil, bl. A. paa Vilkaar, at Broen blev forstærket og forandret paa en vis Maade. I Vintertiden kunde dette ikke ske, og imidlertid fremkom der fra flere Sider Ønsker om, at der blev bygget



Generalmajor I. C. G. Hedemann.

Imidlertid besluttede Privatbanken sig til at lade en selvstændig Jernbanebro bygge, imod at Regeringen gav Tilsagn om at ville udvirke en Forøgelse af Rentegarantien for Merudgiften ved dette Anlæg, som blev fastsat til 120,000 Rdl., idet Udgiften til Forstærkningen af Chr. den 9des Bro blev regnet til 80,000 Rdl., ialt 200,000 Rdl.



Tømmermester A. T. W. Scheitel.



Entreprenør H. J. Hansen.

Broarbejdet med tilhørende Dæmninger etc. blev givet i Entreprise til de samme, der udførte Jernbaneanlægget paa Lolland. Midterpartiet af Broen skulde være af Jern, i Form af en Svingbro, medens Broen iøvrigt blev bygget af Træ. Naturligvis kunde dette Broarbejde, der først blev paabegyndt langt hen i 1874 og absolut krævede en vis Tid, ikke fuldføres til det Tidspunkt, da Banen skulde aabnes; Trafiken mellem Falster og Lolland maatte saa midlertidig finde Sted pr. Vogn ad den tilstedeværende Bro. Arbejdet blev imidlertid fremmet saa hurtigt, at den

nye Bro allerede den 1. October 1875 kunde tages i Brug af Jernbanedriften.

Spørgsmaalet om Udvidelsen af Rentegarantien for det Beløb, hvormed Udgiften til den nye Bro havde oversteget, hvad Forandringen af Kong Chr. d. 9des Bro vilde have kostet, førte til en Mængde meget langvarige Forhandlinger,



Lehns greve E. C. Knuth.

idet Rigsdagen i længere Tid stillede sig uvillig ligeoverfor det ved den kongelige Resolution af 29. Juni 1874 givne Tilsagn om Rentegarantiens Forøgelse. Næsten 5 Aar gik hen med pinagtige Forhandlinger om denne Sag, der endelig blev ordnet ved Lov af 18. Juni 1880, saaledes at Privatbanken fik sit Udlæg refunderet med Renter fra 1. October 1875.

Om Maribo-Bandholm-Banens Indlemmelse i den Lolland-Falsterske Jernbane var der fremsat Forslag i Rigsdagen i December 1873, men Sagen blev ikke gennemført,



Greve F. J. Krag-Juel-Vind Frijs.



Ingeniørkaptajn V. Hoskiær.



Proprietær C. H. J. Jensen.



Lehnsbaron Rosenørn Lehn.

og der blev derfor med Ejerne af Bandholm-Banen sluttet en Overenskomst, som blev approberet af Regeringen i Henhold til Concessionens Bestemmelser, hvorefter denne Bane paa visse nærmere Vilkaar skulde drives i Forbindelse med den Lolland-Falsterske Jernbane.

Til Sædet for Banens Driftsbestyrelse og den hele lokale Forretningsførelse var valgt Maribo som den mest centralt beliggende By.

Efter at Anlægget var fuldført, stiftedes Aktieselskabet *Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab* i Henhold til Love, som den 4. November 1874 bleve approberede ved kongelig Resolution.

Selskabets Aktiekapital, der i Henhold til Loven og Concessionen skulde fastsættes af Indenrigsministeriet, blev foreløbig bestemt til Kr. 5,040,000, medens Forstærkningsfonden udgjorde Kr. 1,008,000. Med Hensyn til de Udvidelser af den garanterede Aktiekapital, som efterhaanden fandt Sted, indtil den naaede det nuværende Beløb af Kr. 6,258,000, vil det nærmere paa sit Sted blive oplyst.

Forinden Selskabet stiftedes, var det en Forudsætning, der betragtedes som en Selvfølge, at Lehns greve E. C. KNUTH, der i første Række havde været med til at bære Sagen frem, vilde indtræde som Medlem af Selskabets Bestyrelse; men forinden dette kunde ske, blev det til almindelig Beklagelse af alle Vedkommende hindret ved Lehns grevs Sygdom og Død i en ung Alder. Selskabets første Bestyrelse kom til at bestaa af følgende Herrer:

Kammerherre, Hofjægermester, Greve F. J. KRAG-JUEL-VIND FRIJS til Baroniet Juellinge,
Ingenieurkaptajn V. HOSKIÆR,
Proprietair C. H. J. JENSEN til Fredsholm,

Kammerherre, Hofjægermester, Baron ROSENØRN LEHN
til Baronierne Guldborgland og Lehn, samt
Etatsraad C. F. TIETGEN.

Selskabets Secretair var Overretssagfører J. Hansen.

Til at forestaa Banens Drift var antaget som

Driftsbestyrer Hr. A. C. LARSEN,
Driftsinspektør Hr. C. F. J. DREWES,
Regnskabsfører Hr. J. G. FLOR,
Baneingenieur Hr. N. P. R. HVIID,
Maskinmester Hr. D. LAWRENCE,

hvilke alle tidligere paa forskjellig Vis havde været beskæftigede med Jernbane-Drift og Jernbane-Anlæg. Af de nævnte afgik Hr. Flor i 1879 fra Banens Tjeneste, idet han blev ansat som Driftsbestyrer ved den østsjællandske Jernbane, medens hans Hverv ved Lolland-Falsterbanen blev overtaget af Hr. Drewes samtidig med, at Stillingen som Driftsinspektør blev inddragen.

Som antydet var det ikke ved Anlægget af Banerne paa Lolland opgivet, at der senere kunde ske saadanne Forandringer, at den Lolland-Falsterske Jernbane eller en Del deraf kunde blive benyttet som et Led i en international Forbindelse, og at altsaa en Udvikling i den Retning kunde finde Sted, selv om Vejen ad Syltholmen foreløbig havde maattet opgives. Det var dog navnlig en Forbindelse over Sydfalster til Mecklenburg og Berlin, som Tanken nu blev henvendt paa, og som der fra forskjellig Side blev arbejdet paa at realisere.

Fra ældgammel Tid havde Vejen til og fra den østlige Del af Nordtyskland gaaet over Falster. Erindringerne herom bleve gravede op; det blev fremhævet, at Falsters Sydspids pegede lige ned mod Berlin som for at angive den korteste og naturligste Vej til og fra det tyske Riges saa stærkt opblomstrende og dominerende Hovedstad. Alle-



Driftsbestyrer A. C. Larsen.

rede ganske kort efter, at Banen fra Orehoved til Nykjøbing var bleven aabnet, blev der fra tysk Side etableret en Dampskibsforbindelse mellem Nykjøbing og Rostock. Uagtet den lange og besværlige Sejlads gennem den sydlige Del af Guldborgsund og paa Floden mellem Warnemünde og Rostock blev denne Forbindelse benyttet i en ikke ringe Grad saavel til Person- som Godstrafik. Opmærksomheden blev derved yderligere henledet paa Ønskeligheden af, at Falsterbanen blev forlænget til Sydspidsen af Øen, og at der paa den anden Side blev anlagt en Bane fra Rostock



Driftsinspektør C. F. J. Drewes.



Regnskabsfører J. G. Flor.



Baneingeniør N. P. R. Hviid.



Maskinmester D. Lawrence.

til Warnemünde, hvorved Sørejsen kunde indskrænkes til nogle faa Timer, og en hurtig og direkte Forbindelse kunde etableres mellem Kjøbenhavn og en stor Del af Skandinavien paa den ene Side og Berlin og en stor Del af Europa paa den anden Side.

Disse Tanker gav sig hurtigt Udslag i forskellige Forhandlinger og Planer om Udførelsen af en saadan Forbindelse og medførte bl. A., at Loven af 23. Maj 1873, der gik ud paa Bemyndigelse for Regeringen til at meddele Concession paa forskellige Jernbaneanlæg, ogsaa kom til at omfatte en Jernbane fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa denne Øs Sydside i Forbindelse med et Havneanlæg ved Banens sydlige Endepunkt. I Loven fandtes Bestemmelser om, at det paagjældende Anlæg skulde være fuldført senest tre Aar efter, at Concessionen var given, og at Indenrigsministeren kunde tillade, at Driften af den omhandlede Bane kunde overtages af det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab. Disse Bestemmelser viste deres praktiske Betydning mange Aar efter, da Gjedserbanen virkelig blev anlagt.

I Henhold til denne Lov blev der den 20. Maj 1874, altsaa kort forinden Aabningen af Lolland-Falsterbanen, meddelt de tvende Generalentreprenører Julius Stichel og Carl Riesebeck fra Berlin Concession paa det nævnte Bane- og Havneanlæg. Foruden Tidsfrister, hvorefter Anlægget skulde paabegyndes senest 1 Aar efter Concessionens Dato og være fuldført inden 3 Aar efter den samme Dato, indeholdt Concessionen bl. A. Bestemmelser om forskjellig Sikkerhedsstillelse og om, at det inden 1. Januar 1875 skulde godtgøres, at den fornødne Kapital, der inclusive Dampfærger eller Dampskibe var anslaaet til 8 Millioner Kr., var til Raadighed og at 10 pCt. deraf var kontant indbetalt.

Med det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab havde Concessionshaverne truffet Aftale med Hensyn til det fornødne Samarbejde, Medbenyttelse af Nykjøbing Station o. s. v.

Der var, navnlig hos det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Bestyrelse, ikke nogen stærk Tro paa, at de Paa-gældende vilde magte at føre denne Sag igjennem; det var tredie Gang, der var Spørgsmaal om Tilvejebringelse af disse fremmede Penge til Anlæg af den internationale Forbindelse over Lolland eller Falster, og det gik da ogsaa som tidligere — Pengene udeblev, og Sagen maatte opgives.

Men under Forhandlingerne havde der formentlig vist sig god Stemning for Planens Gjennemførelse i og for sig saavel Syd paa som her i Landet, og Etatsraad Tietgen besluttede derfor at forsøge, om det ikke maatte være muligt at iværksætte Anlægget ved egne Kræfter. Efter stedfundne Forhandlinger imellem ham og Regeringen forelagde da Indenrigsministeren den 13. Januar 1875 Rigsdagen et Lovforslag, som bl. A. gik ud paa, at hvis de ovennævnte Concessionærer ikke inden 1. Juni godtgjorde at være istand til at gennemføre Gjedserbanen, skulde Regeringen være bemyndiget til at meddele det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab Concession paa dette Anlæg, saaledes at der gaves Statens Rente-Garanti for Anlægs-summen til et Beløb af indtil 3,230,000 Kr., imod at Selskabets Forstærkningsfond tjente til Sikkerhed tillige for denne Rentegaranti. Der var hertil knyttet et Forslag om Etablering af en Dampfærgeforbindelse mellem Mased-sund og Orehoved og Udførelse af de dertil fornødne Anlæg, som man mente var en nødvendig Forudsætning for Forbindelsen over Gjedser.

Dette Lovforslag blev ikke gennemført i den nævnte Rigsdagssamling; et Udvalg, som Folkethinget havde nedsat, afgav en Betænkning, der nærmest gik ud paa, at Sagen formentlig ikke var moden til Udførelse, da de fornødne Anlæg paa tysk Side endnu ikke vare foretagne. Af samme Grund vilde Udvalget ikke anbefale Dampfærgeforbindelsen Masned Sund—Orehoved. Umiddelbart efter Afgivelsen af denne Betænkning sluttede Rigsdagen.

Etatsraad Tietgen mente imidlertid, at Sagen eventuelt lod sig optage og gennemføre i næste Rigsdagssamling, og forat Selskabet ikke i saa Tilfælde skulde staa uforberedt, forelagde Bestyrelsen paa Selskabets Generalforsamling den 19. Juni 1875 følgende Forslag:

»Bemyndigelse for Bestyrelsen til eventuelt at lade Selskabets Forstærkningsfond tillige gælde som saadan for en Bane fra Nykjøbing til Gjedsers samt for et Dampfærge-Anlæg Orehoved—Masned Sund i Henhold til de nærmere Bestemmelser herom, som maatte blive givne af Lovgivningsmagten, samt til at modtage Concessioner paa de nævnte Anlæg og lade samme udføre for Selskabet.« Paa denne Generalforsamling, hvor Etatsraad Tietgen gav en Fremstilling af alle de mangfoldige Forhandlinger, der vare førte om den foreliggende og andre Sager vedrørende Selskabet, vedtoges det nævnte Forslag med det Amendement, at Bemyndigelsen ogsaa skulde omfatte en Jernbane fra Rødby til Syltholmen og et Havneanlæg m. v. sammesteds. Blandt de paa Generalforsamlingen tilstedeværende vare nemlig nogle Herrer fra Rødby og Omegn, der varmt interesserede sig for denne Forbindelse og endnu ikke vilde opgive Haabet om Realiseringen heraf.

Nogen egentlig praktisk Følge fik denne Beslutning dog

ikke, idet Regeringen, i hvilken et Personskifte netop i de Dage var foregaaet, fra nu af stillede sig køligt til hele denne Sag og ikke fandt sig foranlediget til at søge Rigsdagens Medvirken til Gjennemførelsen af denne Plan. De indre politiske Forhold, saaledes som disse efterhaanden udviklede sig under Ministeriet Estrup, stillede sig jo ogsaa hindrende ivejen for Sagens Ordning.

Imidlertid tabte Tietgen og Selskabets Bestyrelse ikke noget Øjeblik denne Sag af Sigte. Saasnart Lejlighed gaves, bleve Planer udkastede og Forhandlinger førte, — med Privatpersoner og Autoriteter i Rostock, Schwerin og Berlin, og det Arbejde, der i Aarenes Løb blev nedlagt heri, var særdeles betydeligt, ikke mindst paa de Tider, da det for alle andre stillede sig saa godt som haabløst at tænke paa at faa Planen realiseret.

Den sydsjællandske Jernbane blev forlænget ved en Bro over Masned Sund til Masnedø og en Dampfærgesforbindelse herfra til Orehoved paa Falster blev etableret i Henhold til Lov af 23. April 1881, men om Gjedsersbanen var der stadig ikke Tale.

Henved 10 Aar hengik under frugtesløse Anstrengelser og Arbejde paa at faa denne Forbindelse iværksat. Da endelig i Slutningen af 1883 skete der et Omslag.

Vore Naboer mod Syd havde fattet Interesse for Sagens Gjennemførelse, og der blev indledet Forhandlinger med den danske Regering; disse Forhandlinger førte i December 1883 til en Postconvention, som forudsatte Oprettelse af en Forbindelse Kjøbenhavn-Berlin over Falster og Mecklenborg. Regeringen her henvendte sig som Følge deraf til Etatsraad Tietgen med Opfordring til at medvirke til Udførelsen af denne Plan.

Tietgen erklærede sig strax beredt hertil, skjøndt en Ordning nu var forbunden med særdeles store Vanskeligheder. Paa Rigsdagens Medvirkning kunde der under de daværende politiske Forhold ikke gjøres Regning. Det fornødne maatte ordnes ad ren administrativ Vej, paa Grundlag af de alt eksisterende Bestemmelser. Tietgens Forslag, som blev accepteret af Ministeriet, gik ud paa, at han selv skulde modtage Concession paa Anlægget af Gjedser Jernbane og Havn i Henhold til Loven af 23. Maj 1873, og at Tilvejebringelsen af Anlægsudgifterne, der ansattes til 3 Millioner Kroner, sikredes paa følgende Maade. Efter Anlæggets Fuldførelse blev der at danne et Aktieselskab med en Aktiekapital af 1 Million Kroner, medens der for 2 Millioner blev udstedt 4 pCt. rentebærende Obligationer i Banen og Havnen. Forrentningen af saavel Aktier som Obligationer sikredes ved, at det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab for bestandigt forpagtede Gjedser-Anlægget mod en Nettoafgift af 120,000 Kr. aarligt, altsaa 4 pCt. af saavel Aktier som Obligationer. Afsætningen af Aktier og Obligationer havde Tietgen selvfølgelig sikret sig, ligesom de fornødne Aftaler vare truffene med Regeringen og det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Bestyrelse om den nævnte Forpagtning, hvorved Forrentningen af den hele Anlægskapital maatte betragtes som fuldtud sikret.

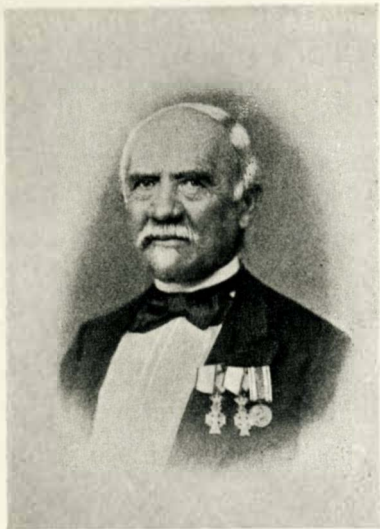
Den 29. Maj 1884 blev der udfærdiget allerhøjeste Concession paa nævnte Anlæg til Etatsraad Tietgen. Indenrigsminister Skeel, med hvem Forhandlingerne om denne Sag vare førte, naaede ikke selv at medvirke ved Concessionens endelige Udfærdigelse, da han forinden var bleven ramt af den Sygdom, der kort efter medførte hans Død, og

Justitsminister Nellemann maatte derfor som fungerende Indenrigsminister give Concessionen sin Underskrift.

Paa det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Generalforsamling den 20. Juni næstefter blev der meddelt Bestyrelsen Bemyndigelse til ved Forpagtning at lade Selskabet overtage Driften af en Jernbane fra Nykjøbing til Sydspidsen af Falster med Havneanlæg sidstnævnte Sted, alt i Overensstemmelse med § 10 i Loven af 23. Maj 1873, der som tidligere nævnt bestemte, at Indenrigsministeriet, naar Banen var anlagt, kunde tillade, at Indehaveren af Concessionen paa den Lolland-Falsterske Jernbane overtog Driften af den nye Bane paa Falster.

Ganske vist turde det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab gaa ud fra, at den nye Jernbane vilde tilføre den allerede tilstedeværende Strækning fra Orehoved til Nykjøbing en forøget Trafik; men hvad selve Gjedser Jernbane og Havn angik, var det at forudse, at man indtil videre maatte være tilfreds med, om Driften blot kunde bære sig, og man var derfor ikke blind for, at det fra det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Side vilde være et Offer — vel endog et meget stort pekuniært Offer, der blev bragt, naar Selskabet paatog sig at tilsvare et saa betydeligt aarligt Beløb som 120,000 Kr., hvorfor der end ikke tilnærmelsesvis kunde ventes Æquivalent i Indtægter. Men ligeoverfor det store Spørgsmaal, som det her drejede sig om, ikke alene for Lolland-Falster, men for hele Landet, vilde man ikke vige tilbage for at bortse fra Selskabets særlige Interesser.

Anlægget af saavel Banen som Havnen blev givet i Entreprise til det store Entrepreneur-Firma Schmidt & Bichel i Hamborg, der nogle Aar forinden havde anlagt den Øst-



Oberstlieutenant J. P. S. S. Clausen.

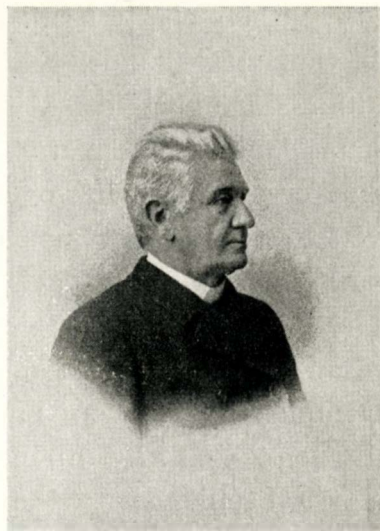
sjællandske Jernbane. Paa dette Firmas Vegne blev Anlægget ledet af Oberstlieutenant J. P. S. S. CLAUSEN som Generalbefuld-mægtiget, og det var altsaa egentlig ham, der forestod det hele Arbejde. Kontrollen med Anlægget blev ført af daværende Overingenieur ved Statsbane-anlægene, Justitsraad TEGNER, der havde projekteret Banen og Havneanlægget, og som stedse havde næret stor Interesse for denne Forbindelse — en Inter-

esse, som han bevarede og senere fik rig Lejlighed til at give Beviser paa, efterat han i 1889 var bleven General-direktør for de danske Statsbaner.

Banens Retningslinie var given ved selve den korteste Vej mellem Nykjøbing og Gjedsers, da det her saa godt som udelukkende drejede sig om den store, internationale Færdselsvej, der skulde etableres.

Fristen for Anlæggets Fuldførelse var fastsat til 1. Juli 1886. Udførelsen af selve Jernbanen voldte ingensomhelst Vanskelighed igjennem det forholdsvis meget flade Terrain, men de store Stationsarbejder ved Gjedsers og navnlig det betydelige Havneanlæg paa den nøgne, ubeskyttede Sydspids af Falster krævede naturligvis Forberedelser og Tid. Uden noget større Uheld gik Arbejdet sin Gang saaledes, at det var udført i rette Tid. Paa tysk Side blev de fornødne Arbejder ligeledes udførte. Jernbanen mellem Rostock og Warnemünde og den nye Forbindelseshane, hvorved Jern-

banevejen mellem Rostock og Berlin blev betydelig forkortet, blev anlagt; Havnebasinet ved Warnemünde fik den fornødne Udvidelse, og Skibene, der skulde besørge Overfarten, blev anskaffede. Anlægget af Rostock - Warnemünde - Banen og Anskaffelsen af Dampskibene var overladt til et af Mecklenburg og det tyske Rigspostvæsen subventioneret Aktieselskab »Deutsch Nordischer Lloyd«, for hvis Regning ligeledes Driften skulde foregaa.



Overingeniør, Generaldirektør Tegner.

Medens der for Aar tilbage havde været Spørgsmaal om, at Farten mellem Falster og Mecklenburg skulde besørges delvis af danske og delvis af tyske Skibe — i Lighed med Kielerfarten, — en Ordning, som navnlig Tietgen havde kæmpet for, var der nu kun Tale om Skibe under tysk Flag; andet var nu ikke at opnaa. Først mange Aar efter — i 1892 — lykkedes det ved Det forenede Dampsskibsselskabs Mellenkomst ogsaa at faa det danske Flag repræsenteret i denne Fart.

I Slutningen af Juni 1886 var alt færdigt til Aabningen af den nye Færdselsvej, hvorpaa der i saa mange Aar var bleven arbejdet. De tre Skibe, der skulde besørge Overfarten, vare døbt »König Christian«, »Kaiser Wilhelm« og »Grossherzog Friederich Franz«. Det var ret hurtige og formaalstjenlige Skibe, men de kunde langtfra sættes i Klasse med de danske Postdampskibe, der besørgede Farten Korsør—Kiel, hvorfor de ogsaa fra først af bleve under-

kastede en skarp Kritik. En af de væsentligste Grunde til Skibenes Mangler — deres ringe Størrelse og navnlig allfor ringe Længde — maatte dog i Hovedsagen tilskrives den Mangel ved Warnemündes Havn, at den var allfor snæver for større Fartøjer. I Modsætning hertil var Havnen ved Gjedser bygget med langt større Forhold for Øje. Der var endog ved Anlægget her taget Hensyn til Fremtiden, idet Havnebasinet var gjort saa rummeligt, at der let vilde kunne blive rigelig Plads til Dampfærge-Lejer, naar en Dampfærgesart senere maatte ønskes etableret.

Den 26. og 27. Juni blev Gjedser-Linien inaugureret ved større Festligheder. Den førstnævnte Dag paa tysk Side ved en stor Fest i Rostock, ved hvilken de preussiske og mecklenburgske Rigsmyndigheder vare stærkt repræsenterede, og den næste Dag paa Falster, hvor den danske Indenrigsminister C. F. Ingerslev og mange andre indbudne vare tilstede. Iblandt de tyske Gæster bemærkedes navnlig Statssecretairen, Generalpostmester Stephan, hvis Navn havde en saa fin Klang ikke alene i den tyske, men ogsaa i den internationale Post- og Telegraf-Verden. I Overensstemmelse med Programmet blev den nye internationale Linie Kjøbenhavn—Berlin over Gjedser og Warnemünde aabnet for den offentlige Trafik den 1. Juli 1886. Nominelt blev Anlægget paa dansk Side drevet af Aktieselskabet Gjedser Jernbane-Selskab, hvis Bestyrelse bestod af Etatsraad F. MELDAHL, Lehnsbaron REEDTZ THOTT og Etatsraad C. F. Tietgen som Formand, og hvis Love vare approberede ved kongelig Resolution af 28. Juni 1886. Men i Virkeligheden var Driften og Vedligeholdelsen af Gjedser Jernbane og Havn overtaget af det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab ifølge den mellem begge Selskaber op-

rettede Kontrakt af 1. Juli 1886, der samme Dag var bleven approberet af Indenrigsministeriet i Henhold til Lov af 23. Maj 1873, og ifølge hvilken Kontrakt det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab som alt berørt bl. A. havde at udrede en Nettoafgift af 120,000 Kr. aarligt, der ud-



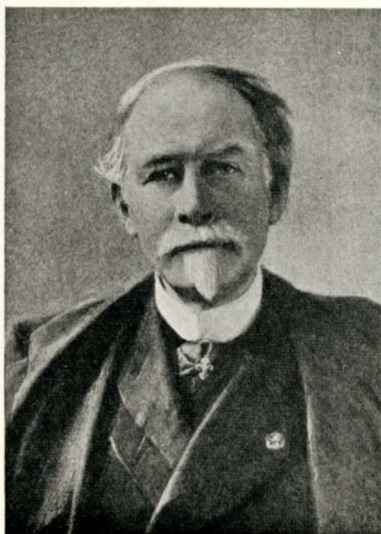
Gjedser Jernbane-Station.

gjorde 4 pCt. af Anlægskapitalen — 1 Million Kr. i Aktier og 2 Millioner Kr. i Obligationer.

Paa den Tid, da det blev bestemt at udføre Forbindelsen over Gjedser, tiltraadte daværende Assessor i den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret, P. C. Nørgaard, Posten som Generaldirektør og Departementschef i Indenrigsministeriet og udnævntes den 22. Februar 1884 til kongelig Commissarius ved Gjedserbanen. Da Kammerherre Tobiesen, der var Commissarius ved de fynske Stats-

baner, samtidig overtog Commissariatet for sydfyenske Jernbaner og fratraadte det Lolland-Falsterske, overtog Generaldirektør Nørgaard dette og har siden den Tid fungeret som kongelig Commissarius ved samtlige Baner paa Lolland og Falster.

Som allerede sagt var det med fuld Bevidsthed om, at



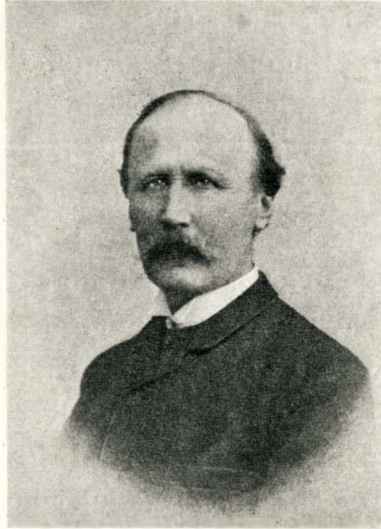
Kammerherre F. Meldahl.



Geheimekonferentsraad,
Lehnbaron Reedtz Thott.

der fra det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Side vilde blive bragt et stort pekuniært Offer, at man var indgaaet paa at overtage Driften af Gjedser Jernbane og Havn paa de nævnte Vilkaar. Men Ofret viste sig dog maaske nok at være adskilligt større, end nogen havde tænkt sig. Det fremgaar nemlig af den nedenfor trykte Tabel, der bl. A. viser Selskabets Driftsoverskud i de forløbne 24—25 Aar, at medens Overskudet i 1885 var naaet op til Kr. 131,009. 48, sank dette i Aaret 1886, altsaa med et halvt Aars Drift af Gjedserbanen, til Kr. 87,072. 51, idet

Tabet ved dette halve Aars Drift af Gjedserbanen var Kr. 48,474. 87, og at Aaret 1887 med et helt Aars Drift af Gjedserbanen endogsaa gav et Underskud af 15,952. 56, idet det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Overskud Kr. 110,632. 67 blev mere end slugt af Tabet paa Gjedserbanen, der udgjorde Kr. 126,585. 23. Flere Aar gik — som det



Generaldirektør P. C. Nørgaard.

vil ses af nævnte Tabel — hen, inden det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Overskud kunde dække Tabet ved Driften af Gjedserbanen.

I Begyndelsen var Driften af den nye Linie kun beregnet paa Overfart mellem Gjedser og Warnemünde om Dagen, men efterhaanden fremkom der Ønsker om, at Farten ogsaa skulde finde Sted om Natten, og efter endel Forhandlinger med de tyske Myndigheder blev det da bestemt ogsaa at etablere en Natfart, først om Sommeren og senere hele Aaret igennem. I Januar 1892 blev nemlig

afsluttet en Overenskomst i den Retning mellem Det forenede Dampskibs Selskab og Deutsch Nordischer Lloyd, hvilken Overenskomst senere blev tiltraadt af det tyske Rigspostvæsen. Efter denne skulde Det forenede Dampskibs Selskab fra 1. Maj s. A. lade udføre 1 Tur daglig frem og tilbage mellem Gjedser og Warnemünde — 1 Dagfart og 1 Natfart — hvorhos Selskabet paatog sig snarest muligt at lade bygge et for denne Rute særlig egnet Skib. Dette skete ved Bygningen af Dampskibet »Edda«, der fra Begyndelsen af Juni 1893 overtog den nævnte Fart. Skibets Navn var en Slags Compliment til Statssekretair Stephan, som ved Aabningsfesten i Nykjøbing med en vis Begejstring havde udtalt sig om den nordiske Edda, hvori han var vel bevandret. At Dampskibet »Edda« iøvrigt ikke kom til ganske at svare til Forventningerne skyldes nærmest de uheldige Havneforhold ved Warnemünde, hvorefter Skibets Bygning delvis maatte rette sig.

Efterhaanden som Driften af den nye Linie Kjøbenhavn-Berlin antog større Omfang, opstod der hos den danske Regering og Statsbanerne Ønske om, at disse sidste maatte overtage Driften af Banen paa Falster, der sammen med Havneanlægene paa Falsters Nord- og Sydkyst udgjorde et saa væsentligt Led af denne internationale Linie. Vort Selskab, som efter den stedfundne Ordning og Udvikling af Jernbanevæsnet her i Landet, maatte indrømme det naturlige i, at Driften af hele Ruten paa dansk Side blev lagt i Statsbanernes Haand, gik beredvilligt ind paa denne Tanke, og Forhandlinger herom bleve indledede og førte til en Afslutning i 1892.

Sagen var ikke saa lidt compliceret. Anlægget paa Falster bestod jo nemlig af 2 Dele:

1) den gamle Falsterbane fra Nykjøbing til Orehoved med Dampfærgelejerne paa Falsters Nordkyst og

2) Banen fra Nykjøbing til Gjedser med Havneanlægget sammesteds,

og disse tvende Afdelinger vare ganske forskjellige Vilkaar undergivne.

Med Hensyn til den sidste Del var Forholdet ikke vanskeligt at ordne, idet Samtykke fra alle Vedkommende lettelig kunde opnaas til, at Statsbanerne overtog Driften imod samtidig at paatage sig alle de paa det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab ifølge Forpagtningskontrakten med Gjedser Jernbane-Selskab hvilende Forpligtelser, deriblandt selvfølgelig Udredelsen af den aarlige Forpagtningsafgift 120,000 Kr.

Hvad derimod angik den nordlige Afdeling var Sagen mere indviklet. Den hørte ifølge Loven af 25. Marts 1872 med til de Lolland-Falsterske Jernbaner som en uadskillelig Del af disse, idet der i Slutningen af Lovens §1 — ubekjendt af hvilken Grund — var fastslaaet: »Den, der erholder Koncession, maa forinden den i § 5 tilsagte Garanti træder i Kraft, godtgøre, at han er Ejer af Falsterbanen. *Ejendomsretten over den Lolland-Falsterske Bane kan derefter ikke deles.*«

Man maatte derfor søge at gennemføre ogsaa denne Del af Sagen ved en Art Forpagtning.

Den formelle Bemyndigelse til Sagens Ordning paa dette Grundlag modtog Selskabernes Bestyrelse paa Generalforsamlingerne i det Lolland-Falsterske og Gjedser Jernbane-Selskaber den 18de Juni 1892. Under Forhandlingerne herom fremkom fra vort Selskabs Side et naturligt Ønske om, at der af Statsbanerne blev ydet en Afgift, der svarede til Renten af de i Falster-Anlægget nedlagde Værdier, men

i det fra Regeringens og Statsbanernes Side fremsatte Forslag, som var accepteret i Loven af 12. April 1892, var det forudsat, at Driften af Falster-Anlægene blev overladt Statsbanerne uden andet Vederlag end Forpagtningsafgiften for Gjedserbanen. Hvis Sagen overhovedet skulde gaa i Orden, maatte man altsaa indgaa herpaa. Da Selskabets Bestyrelse under Hensyn til Statens Rente-Garanti og dets hele Stilling til Staten ikke ønskede at hindre den paa-tænkte i og for sig naturlige Ordning, bøjede man sig for denne Fordring, uagtet man var paa det rene med, at det i forskellig Retning kunde medføre Ulemper for Selskabet og navnlig vilde bevirke, at dets Regnskab derved fremtidig vilde komme til at afgive et ganske skævt Billede af det virkelige Forhold.

Under 1. October 1892 blev de fornødne Overenskomster afsluttede om Statsbanernes Overtagelse af Driften af Banerne paa Falster m. v. fra 1. Januar 1893 at regne, og i Henhold hertil overgik denne Drift altsaa til Statsbanerne fra dette Tidspunkt.

Med denne Ordning var det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Mission fuldført, forsaavidt angik Etableringen af den internationale Forbindelsesvej, som navnlig Bestyrelsens Formand havde sat som Maalet for Banens Udvikling. Dette var naaet igennem mange Vanskeligheder, ad forskjellige Omveje og ved et stort, ihærdigt Arbejde i et Tidsrum af 20 Aar. Selskabet var nu henvist til Driften af Banerne paa Lolland, en Drift, som jo væsentligt kun var og kun kunde blive af lokal Interesse; thi til en Udførelse af den internationale Forbindelse over Fehmern var der nu ikke længer nogen saadan Udsigt, at den kunde lages med i Beregningen.

Ligesom Overtagelsen af Gjedserbanens Drift var et Offer fra Selskabets Side, blev, som alt antydet, Overdragelsen af Driften paa Falster til Statsbanerne et yderligere Udslag af Selskabets Beredvillighed til at bidrage, hvad det formaaede, til Fuldførelsen af den Opgave, man havde stillet sig. Selskabet havde afgivet Driften paa Falster uden at nogen Indtægt heraf var forbeholdt det, og medens altsaa den store Aktiekapital, der ogsaa omfattede Anlægene paa Falster, fremdeles blev hvilende paa Selskabet, havde man til Forrentningen heraf alene Overskudet af Banernes Drift paa Lolland. Kun meget faa vare kendte med eller havde Taalmodighed til at sætte sig ind i de nævnte, lidt indviklede Forhold, og for den store Almenhed maatte det derfor faa Udseende af, at Resultatet af Banernes Drift var betydelig ugunstigere, end det i Virkeligheden var.

Det var ikke Smaasummer, det her kom til at dreje sig om, idet der til Falsterbanens oprindelige Kapital

	Kr. 1,200,000
senere kom for Dampfærgelejer ved Ore-	
hoved m. m.	— 404,000
hvorhos Udgiften ved Anlægget af Broerne	
over Guldborgsund, der efterhaanden be-	
løb sig til 814,000 Kr., formentlig burde	
deles lige mellem Anlægene paa begge	
Øer, og altsaa heraf medregnes til Falster	
Anlægene.	— 407,000
	ialt . . . Kr. 2,011,000,

hvis Forrentning ikke burde paahvile det Lolland-Falsterske Selskab, men Statsbanerne.

Kun et enkelt af de af Selskabet foretagne Anlæg skal endnu omtales nærmere her, nemlig Bygningen af den nye Jernbanebro over Guldborgsund, som stod i nær Forbindelse med Statens Overtagelse af Driften paa Falster.

Den Bro, der i Aarene 1874—75 blev bygget for Jernbanedriften over Guldborgsund, var for en stor Del udført i Træ, idet ikkun den midterste Del af Broen, selve Svingbroen, var bygget af Jern paa en stor Granitpille som Underlag, og den Del af Træværket, som var over Vandet, havde i Aarenes Løb lidt noget og havde delvis maattet fornyes eller forstærkes. Arbejderne herved bleve udførte paa den Maade, at det meste af det gamle Træværk blev bibeholdt, medens nyt blev tilføjet, og Broen fik herved efterhaanden et Udseende, som var alt andet end pynteligt. Paa Grund af, at Svaghederne ved det gamle Træværk, som saaledes blev siddende, faldt stærkt i Øjnene, opstod der hos Publikum nogen Frygt for, at Broen ikke mere var tilstrækkelig solid, og det Spørgsmaal blev derfor taget under Overvejelse, om det ikke var rettest allerede nu at bygge en ny Bro af mere holdbart Materiale. Fra Driftens Side var der naturligvis foretaget alt fornødent for at bevare Broens absolute Sikkerhed, men da man ikke helt kunde se bort fra den Ængstelse, som kom tilorde fra Publikums Side, og det navnlig ogsaa maatte tages i Betragtning, at den sværere Drift paa Falster, som vilde blive en Følge af Overgangen til Statsdrift, tillige vilde influere paa Driften paa Lolland og altsaa over Guldborgsund, besluttede Bestyrelsen sig til at søge Tanken om en ny Bro realiseret.

Det var da først under Overvejelse at bygge en helt

ny Bro syd for den eksisterende, og et hertil sigtende Projekt blev udarbejdet. Man fandt imidlertid, at Bekostningen herved, der vilde løbe op til mere end 1 Million Kroner, var allfor uforholdsmæssig, og at det derfor maatte forsøges, om det ikke var muligt at bygge i den tilstedeværende Brolinie saaledes, at Svingbroen og begge Landdæmningerne, der repræsenterede en betydelig Værdi, kom til Nytte for den nye Bro, og endelig, om det ikke lod sig gøre at bygge denne uden at forstyrre Trafiken og uden at det blev nødvendigt at bygge en kostbar Interimsbro. Af tvende Projekter, der begge kunde løse den samme Opgave, gik det ene ud paa at bevare det gamle Træunderlag, der under Vandet havde holdt sig fuldstændig friskt og ubeskadiget, og derpaa at bygge en Overdel af Jern, hvad der kunde udføres med en forholdsvis meget ringe Bekostning. Der blev imidlertid fremsat Tvivl, om ikke Træværket under Vandet i Tidens Løb kunde blive udsat for Angreb af Pæleorm, og i Rigsdagssamlingen 1891—92, hvor Sagen blev behandlet, foretrak man da en af Overingenieuren ved Statsbane-Anlægene udarbejdet Plan, hvorefter en ny Bro af Beton og Jern — med Bibeholdelse af den eksisterende Svingbro — kunde udføres for en Sum af 465,000 Kr., indtil hvilket Beløb Regeringen saa ifølge Lov af 12. April 1892 fik Bemyndigelse til at udvide Rentegarantien for Selskabet.

Tanken i dette Projekt var at gøre den nye Bro saameget bredere end den eksisterende, at man paa Siderne af denne kunde vinde Plads til Fundering af de Piller, som — to og to indbyrdes forbundne — skulde bære den nye Overbygning, og dernæst, idet man ligesom benyttede den

gamle Bro som Stillads, Stykke for Stykke og Fag for Fag anbragte den nye Overbygning, hvorefter de tilstedeværende Dele af den gamle Bro fjærnedes. Den Opgave, der var stillet, at Driften uforstyrret kunde fortsættes under Bygningen, var herved løst paa en simpel og smuk Maade.

Ved Licitation blev Arbejdet overdraget til Smith & Mygind i Kjøbenhavn for Overbygningens Vedkommende og for Underbygningen til Philipp Holzmann & Co. i Frankfurt a. M., der med sit store Materiel og sin rige Erfaring i den Art Vandbygningsarbejder havde kunnet tilbyde at udføre Arbejdet væsentlig billigere end andre. Efter Kontrakten skulde Broen være fuldført inden den 1. December 1894. Bygningen blev paabegyndt i April 1893 og fortsattes uden nogetsomhelst Uheld, og uden at Banens Drift en eneste Gang var bleven afbrudt eller forstyrret, saaledes at den nye Bro allerede den 17. October 1894 bar overalt, altsaa nogen Tid forinden den herfor fastsatte Frist. Arbejdet var ledet af Selskabets Baneingenieur Hr. Hviid, med Assistance af Ingenieur Harboe og kontrolleret paa Statens Vegne af Generalmajor Hedemann samt for Overingenieuren ved Statsbaneanlægene af den Kommitterede, Ingenieur ERNST.

Den saaledes ombyggede Bro er ialt $970\frac{1}{4}$ Fod lang, regnet fra Midte til Midte af de to yderste Par Piller, nemlig: den faste Bro øst for Svingbroen (Falstersiden) $483\frac{1}{2}$ Fod, Svingbroen 135 Fod og den faste Bro vest for Svingbroen (Lollandsiden) $351\frac{3}{4}$ Fod. Den hviler paa en Svingpille for Svingbroen, 2 Anslagspiller for Enderne af Svingbroen og endelig 15 Par Piller, 9 øst og 6 vest for Svingbroen. Broens Spændvidde er som Regel 52 Fod. Svingpillen og de to Anslagspiller ere af Beton og Granit;

alle de øvrige Piller bestaa af svære Jerncyindre som ere sænkede i Grunden til fornøden Dybde og fyldte med Beton. Under Vandlinien have Pillerne som Regel en Tykkelse af 1.7 Meter, dog har hvert tredje Par af Pillerne en Diameter af 2.50 Meter. Pillernes Længde varierer fra $33\frac{1}{2}$ til 47 Fod. Dybden af Vandet, over hvilket Broen blev



Ingeniør Ernst.
Kommitteret ved Statsbaneanlægene.

bygget, er fra $6\frac{1}{2}$ til 15 Fod. Broen er beregnet til at bære en Togvægt af 5,600 Kilogram pr. løbende Meter Spor.

Som det vil ses af efterstaaende Tabel udgjorde Bekostningen ved Broens Bygning ialt 414,000 Kroner, altsaa væsentlig mindre end den kalkulerede Sum 465,000 Kr.

Af Broen findes foran en lille Gengivelse efter et fotografisk Billede.

Forsaavidt angaar den egentlige lokale Trafik frembyder Driften af de Lolland-Falsterske Baner naturligvis ikke

meget af særlig eller almen Interesse, men nogle enkelte Momenter fortjene dog at fremhæves.

Da Driften i 1874 skulde iværksættes, var det Opgaven at indrette den saa enkel og billig som muligt — foreløbig kun med den lokale Trafik for Øje. Man havde i saa Henseende et Forbillede i den lille Bandholm Bane, der jo allerede var aabnet for Driften i Efteraaret 1869, og hvor alt var ordnet saa tarveligt og let som muligt. En væsentlig Del af Expeditionen foregik saaledes i selve Toget, og for at dette kunde praktiseres, vare Vognene byggede som Gennemgangsvogne. Disse Vogne vare forfærdigede paa den Rowanske Vognfabrik Scandia i Randers, og med dette ovennævnte Maal for Øje havde Etatsraad Tietgen formaaet det sjællandske Jernbane-Selskab til at lade de for Falsterbanen bestemte Vogne bygge og indrette efter samme Type.

I Overensstemmelse hermed blev Driften af den Lolland-Falsterske Jernbane da ogsaa oprindeligt indrettet paa, at en Del af Expeditionen, saaledes Køb af Billetter m. v., skulde foregaa i selve Toget. Men denne Ordning viste sig meget snart ganske uholdbar. Publikum var meget modstræbende og misfornøjet, Betjeningen kunde ikke overkomme Billetteringen, Forvirring opstod i Togene, og allerede efter en halv Snes Dage maatte dette System fuldstændig opgives og Expeditionen indrettes ganske paa sædvanlig Vis. Vognene maatte man imidlertid beholde. Der blev ganske vist den Fordel tilbage, at Personalet kunde besørge Billetteringen inde i selve Vognene istedetfor fra Trinbrædet udenfor Coupeen, men i alle andre Henseender maa det vistnok siges, at den almindelige Vogntype havde været heldigere

og de Vogne, Banen senere anskaffede, blev da ogsaa byggede efter de gamle Mønstre. Foruden de Mangler, der skyldtes selve Indretningen af Vognene, led disse — navnlig de til Falsterbanen anskaffede — af slemme Fabrikationsfejl, der navnlig foranledigede en saa ulidelig Støj under Kørslen, at det ret træffende blev betegnet som en Straf at skulle køre i disse Vogne. Det krævede Tid og meget Besvær at rette disse Fejl, men det skete efterhaanden, og efterat Banens Materiel i de senere Aar, da de økonomiske Forhold havde tilladt det, er blevet ganske betydelig forøget, bl. A. med 4 nye, store Boggievogne, der fuldtud kunne stilles i Klasse med Statsbanernes bedste Vogne, fyldestgør det alle rimelige Krav til en Lokalbanes Materiel.

En anden Sag, som har voldt Driften endel Besvær og Vanskelighed ved idelig fremkommende Fordringer og Ønsker, navnlig fra Beboerne af Vestlolland, skriver sig nærmest fra Banens historiske Udvikling og — hvad man vel kan kalde de geografiske Forhold. Som omtalt blev Falsterbanen i den første Tid dreven af det sjællandske Jernbane-Selskab for Privatbankens Regning, og en ganske naturlig Følge heraf var det, at Togene til og fra Nykjøbing blev satte i Forbindelse med de eksisterende sydsjællandske Tog, saaledes at man fra første Færd af, ligesom bestandig senere, kunde tage fra Nykjøbing til Kjøbenhavn ganske tidligt om Morgenen og omvendt være tilbage meget sent om Aftenen, omtrent ved Midnatstid. Da nu Banen paa Lolland kom i Drift, og Forholdene ikke tillod at føre disse Tog igjennem fra og til Syd- og Vestlolland, hvad der vilde have været ensbetydende med fuld Natdrift paa

Lolland og forvoldt ganske uforholdsmæssige Bekostninger, var en Del af Publikum misfornøjet, og der blev navnlig fra Stiftets anden store By Nakskov bestandig anket over, at man i den nævnte Henseende ikke var stillet ligesaa gunstigt som Nykjøbing. Med Hensyn hertil var der jo nu engang den Forskjel, at Nakskov laa 6—7 Mil længere borte fra Hovedstaden, frem og tilbage over 13 Mil, hvad netop var tilstrækkeligt til at gjøre Forholdet saa særdeles uheldigt. Fra Banens Side maatte det tages i Betragtning, at den Trafik, der kunde ventes med disse Nattog, formentlig vilde være særdeles ringe, at det var en meget ringe Del af Publikum, for hvilke de virkelig havde nogen Interesse, og at alle andre Byer i Landet under lignende Forhold, saaledes f. Ex. de fynske Byer Assens, Faaborg og Svendborg ikke vare anderledes stillede end Nakskov. Men Kravet kom stadigt frem, og saasnart Banens økonomiske Forhold forbedrede sig saaledes, at man turde indgaa paa delvis at bringe det Offer, der ønskedes, androg man om og fik Regeringens Samtykke til, at det københavnske Aftentog til Falster fortsattes om Natten *til* Nakskov, medens Opfyldelsen af Resten af Ønsket — Nattoget *fra* Nakskov —, som Beboerne ialtfald tidligere synes at lægge mindre Vægt paa, er forbeholdt Fremtiden.

Et andet Spørgsmaal, som ligeledes til Tider har voldt store Vanskeligheder, var Forbindelsen mellem Sydfyen og Langeland paa den ene Side og Lolland-Falster paa den anden Side. At denne Trafik ikke var betydelig nok til at motivere Etablering af særlige, kun paa denne Forbindelse beregnede Tog paa Lolland og Falster, vare vistnok

alle enige i, og Statsbanernes Toggang, der selvfølgelig nærmest maatte have den bedste Forbindelse med Kjøbenhavn og Udlandet for Øje, vanskeliggjorde en Ordning, som var tilfredsstillende for Forbindelsen mellem de nævnte Øer. Det var navnlig nogle Ophold i Nakskov, som det drejede sig om at undgaa. I 1898 lykkedes det imidlertid ved Forskydning af nogle Tog, ved Indlægning af et særligt Godstog paa Lolland og ved Imødekommen fra forskellig Side, derunder navnlig ogsaa fra Statsbanernes, at ordne ogsaa denne Sag paa en Maade, der tør anses tilfredsstillende for alle Parter.

At Driftsbestyrelsen har haft sit Sæde i Maribo, altsaa midt iblandt det Publikum, som Banen har havt at betjene, navnlig nu, da Banen udelukkende er en Bane for Lolland, har formentlig været en særlig gunstig Omstændighed. Mange særlige Ønsker og forskellige Arrangementer, der laa udenfor det planmæssige og regulære have derved hurtigt kunnet indrømmes og træffes, — alt til Fremme af de lokale Interesser og Forhold, og Bestyrelsen tør vistnok antage, at det fra alle Sider anerkendes, at Driftsbestyrelsen og Banens Betjening i det hele har været meget lydhør for alle rimelige Ønsker, der i saa Henseende ere fremkomne ad den ene eller den anden Vej.

Som foran udviklet, lykkedes det Selskabet at skaffe Øerne en Forbindelse med det sydlige Udland, hvorved Beboerne paa Lolland og Falster maa siges i den Retning at være blevne stillede ligesaa gunstigt som, eller maaske endog gunstigere end, Beboerne af nogen anden tilsvarende Del af Landet. Men ogsaa hvad de rent lokale Forhold angaar, kan ialtfald et enkelt Punkt fremhæves, som viser, at Banen har havt en maaske enestaaende Betydning for



Lehns greve A. W. Knuth.

den Landsdel, den har haft at betjene. Der sigtes naturligvis her til Roesukker-Industrien paa Lolland-Falster. Fire store Roesukker-Fabriker ere blomstrede op paa Øerne langs Banelinierne. Hvad Betydning Sukkerroe-Dyrkningen og Sukkerindustrien har havt for Lolland-Falsters Stift er saa bekjendt og anerkjendt, at det er overflødigt her at dvæle nærmere derved. Ligesom hele denne Virksomhed vilde være en Umulighed uden

Øernes Jernbaner, saaledes maa det ogsaa paa den anden Side erkjendes, at den Trafik, som Sukkerindustrien paa forskjellig Maade tilfører Banerne, har bidraget mægtigt til de gode økonomiske Resultater, Driften efterhaanden har kunnet fremvise, og at de gode Virkninger saaledes have været gensidige.

Endnu skal her kortelig anføres de Forandringer, der i Aarenes Løb ere indtraadte med Hensyn til Selskabets Bestyrelse, af hvis oprindelige Medlemmer ingen nu er tilbage i Bestyrelsen.

I Aaret 1880 fratraadte mid-



Konsul Dan.

lertidigt daværende Udenrigsminister, Lehn, i hvis Sted blev valgt Lehnsgreve A. W. KNUTH til Knuthenborg. I 1886 indtraadte atter førstnævnte, efterat Grev Frijs til Juellinge var afgaaet ved Døden.

I 1889 indtraadte Hofjægermester FR. TESDOFF til Ourupgaard istedetfor Lehnsgreve A. W. Knuth, som døde, og i 1890 valgtes Konsul BØTTERN i Nakskov istedetfor Proprietair Jensen, der flyttede bort fra Nakskov-Eggen og derhos var hindret ved Sygdom. Allerede Aaret efter var Konsul BØTTERN imidlertid af-



Konsul Bøttern.



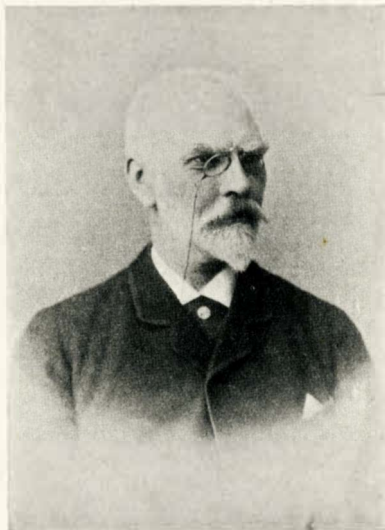
Kammerherre G. Baron Wedell-Wedellsborg.



Generalmajor Koefoed.

gaaet ved Døden og i hans Sted valgtes Konsul DAN i Nakskov.

I 1892 døde Udenrigsminister Lehnsbaron Rosenørn Lehn, i hvis Sted valgtes Kammerherre G. BARON WEDELL-WEDELLSBORG til Overdrevsgaarden, nærmest i Egenskab af Medlem



Etatsraad J. Hansen.

af De Danske Sukkerfabrikers Bestyrelse. Fire Aar efter — i 1896 — afgik Oberst V. Hoskiær ved Døden og i hans Sted valgtes Chefen for Ingenieurkorpset Generalmajor KOEFOED, og endelig i 1898 udtraadte definitivt Gehejmekonferentsraad Tietgen, hvem Sygdom i flere Aar havde hindret i at varetage Formands-Forretningerne, som derefter overtoges af Etatsraad J. HANSEN, der var indvalgt i Bestyrelsen efter i 24 Aar at have fungeret som Selskabets Sekretair. Som Sekretair blev samtidig ansat Overrets-sagfører L. A. DAMM.

TABELLER

TABEL: 1874—1898

Aar	Aktie- Kapital	Forøget med	Forøgelsen anvendt til	Drifts Indtægt	Drifts Udgift
	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.
1874*	5,040,000	»	»	172,069. 84	105,561. 22
1875	5,040,000	»	»	343,619. 52	242,842. 61
1876	5,040,000	»	»	350,761. 77	271,497. 50
1877	5,040,000	»	»	340,350. 40	272,622. 86
1878	5,040,000	»	»	343,926. 84	268,289. 98
1879	5,040,000	»	»	334,797. 61	262,136. 69
1880	5,440,000	400,000	Anlæg af Jernbanebro over Guldborgsund	355,355. 65	269,244. 42
1881	5,440,000	»	»	360,932. 78	281,667. 46
1882	5,440,000	»	»	384,106. 24	270,669. 55
1883	5,440,000	»	»	405,469. 37	294,502. 31
1884	5,440,000	»	»	445,207. 86	305,468. 32
1885	5,440,000	»	»	452,693. 38	321,683. 90
1886	5,660,000	220,000	Dampfærgeleje ved Orehoved	471,825. 96	336,278. 68
1887	5,660,000	»	»	457,073. 52	346,440. 85
1888	5,660,000	»	»	453,334. 03	356,887. 07
1889	5,660,000	»	»	472,815. 15	368,030. 07
1890	5,660,000	»	»	500,539. 12	359,080. 25
1891	5,660,000	»	»	516,879. 33	351,366. 39
1892	5,660,000	»	»	550,302. 06	368,549. 82
1893	5,660,000	»	»	396,795. 50	272,281. 18
1894	5,844,000	184,000	Dampfærgeleje ved Orehoved, Materiel til Gjedserbanen etc.	426,979. 76	278,544. 96
1895	6,246,000	402,000	Ny Jernbanebro over Guldborgsund	432,535. 19	278,877. 54
1896	6,258,000	12,000	Rest paa do.	465,920. 07	285,849. 84
1897	6,258,000	»	»	506,414. 75	307,674. 52
1898	6,258,000	»	»	527,636. 89	322,267. 56

* Fra 2 Juli til 31 December.

Drifts Overskud	% af Aktie- Kapital p. a.	Tab ved Gjedser- banen	Hvorefter Overskudet reduceredes til	Af Overskudet anvendt til		Resten af Beløbet til Aktiekapitalens Forrentning med 4% er tilskudt af
				Nye Anlæg og Udvidelser	Forrentning af Aktiekapital	
Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
66,508. 62	2,64	»	»	»	62,909. 18	Forstærkningsfonden
100,776. 91	2,00	»	»	945. 34	94,558. 37	—
79,264. 27	1,57	»	»	18,169. 90	57,782. 60	—
67,727. 54	1,15	»	»	7,844. 83	56,663. 11	—
75,636. 86	1,50	»	»	14,616. 34	57,753. 23	—
72,660. 92	1,44	»	»	1,791. 18	67,131. 15	—
86,111. 23	1,58	»	»	3,036. 62	78,694. 64	—
79,265. 32	1,46	»	»	4,119. 30	71,180. 46	—
113,436. 69	2,08	»	»	21,493. 11	87,048. 36	—
110,967. 06	2,04	»	»	8,322. 06	97,218. 40	—
139,739. 54	2,57	»	»	3,068. 04	129,467. 25	Med 36,307,41 af For- stærkningsf., Resten af Statskassen.
131,009. 48	2,41	»	»	40,004. 24	86,107. 46	Resten af Statskassen
135,547. 28	2,39	48,474. 87	87,072. 41	28,994. 33	52,388. 04	—
110,632. 67	1,96	126,585. 23	÷ 15,952. 56	23,956. 52	»	Forrentnings- Beløbet udredet af Statskassen
96,446. 96	1,70	132,085. 46	÷ 35,638. 50	38,952. 13	»	—
104,785. 08	1,85	132,362. 42	÷ 27,577. 34	15,514. 52	»	—
141,458. 87	2,50	117,854. 42	23,604. 45	14,933. 77	»	—
165,512. 94	2,92	121,987. 25	43,525. 69	5,254. 71	»	—
181,752. 24	3,21	125,564. 85	56,187. 39	1,525. 17	»	—
124,514. 32	2,20	»	»	8,857. 94	»	—
148,434. 80	2,57	»	»	53,866. 21	89,486. 60	Resten af Statskassen
153,657. 65	2,46	»	»	64,296. 17	84,471. 27	—
180,070. 23	2,84	»	»	80,081. 98	90,484. 82	—
198,740. 23	3,17	»	»	81,209. 30	107,005. 13	—
205,369. 33	3,28	»	»	47,705. 12	146,778. 10	—

TABEL 1899—1923:

Aar	Aktie- og Anlægskapital	Forøget med	Forøgelsen anvendt til	Drifts Indtægt	Drifts Udgift	Drifts Overskud
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1899	6,258,000. 00	»	»	509,449. 55	348,711. 77	160,737. 78
1900	6,258,000. 00	»	»	506,314. 71	353,777. 46	152,537. 25
1901	6,258,000. 00	»	»	503,210. 61	362,571. 17	140,639. 44
1902	6,258,000. 00	»	»	518,144. 32	352,074. 07	166,070. 25
1903	6,258,000. 00	»	»	579,145. 71	347,083. 86	232,061. 85
1904	6,258,000. 00	»	»	628,392. 56	357,733. 59	270,658. 97
1905	6,258,000. 00	»	»	669,882. 15	385,161. 77	284,720. 38
1906	6,258,000. 00	»	»	703,463. 50	412,009. 98	291,453. 52
1907	6,258,000. 00	»	»	751,466. 32	443,219. 26	308,247. 06
1908	6,258,000. 00	»	»	805,422. 18	508,068. 94	297,353. 24
1909	6,258,000. 00	»	»	864,959. 87	582,136. 09	282,823. 78
1910	6,258,000. 00	»	»	930,561. 50	585,434. 95	345,126. 55
1911	6,258,000. 00	»	»	997,671. 25	577,864. 14	419,807. 11
1912	6,258,000. 00	»	»	1,042,530. 42	623,946. 40	418,584. 02
1913	6,258,000. 00	»	»	1,057,190. 03	660,620. 86	396,569. 17
1914	6,258,000. 00	»	»	1,061,585. 58	680,085. 34	381,500. 24
1915	6,258,000. 00	»	»	1,194,009. 21	783,676. 73	410,332. 48
1916	6,258,000. 00	»	»	1,344,931. 31	952,475. 50	392,455. 81
1917	6,258,000. 00	»	»	1,426,288. 36	1,112,552. 16	313,736. 20
1918	6,662,168. 88	404,168. 88	Anlæg af Rødby- RødbyHavn Banen	2,017,359. 89	1,490,764. 30	526,595. 59
1919	6,662,168. 88	»	»	2,988,619. 79	2,084,698. 50	903,921. 29
1920	6,662,168. 88	»	»	3,533,931. 96	2,925,149. 65	608,782. 31
1921	6,833,000. 00	170,831. 12	Anlæg af Rødby- RødbyHavn Banen	3,180,892. 51	2,590,292. 34	590,600. 17
1922	6,833,000. 00	»	»	2,682,981. 86	1,811,426. 96	871,554. 90
1923	6,833,000. 00	»	»	2,396,536. 22	1,809,566. 69	586,969. 53

% af Aktiekapital p. a.	Af Overskudet anvendt til					Resten af Beløbet til Aktiekapitalens Forrentning med 4% er tilskudt af
	Nye Anlæg og Udvidelser	Forrentning af Aktiekapital	Reservefond	Overført til næste Aar	Afdrag paa Laan vedrør. Rødby-Rødby Havn Baneanlæg	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
2,57	44,584. 03	107,633. 45	8,520. 30	»	»	Resten af Statskassen
2,44	3,757. 89	140,693. 75	8,085. 61	»	»	»
2,25	22,264. 95	110,919. 55	7,454. 94	»	»	»
2,65	55,825. 35	101,467. 79	8,777. 11	»	»	»
3,71	52,302. 56	167,562. 45	12,196. 84	»	»	»
4,33	58,782. 93	197,650. 59	14,225. 45	»	»	»
4,55	105,032. 56	164,723. 32	14,964. 50	»	»	»
4,66	99,061. 09	177,074. 05	15,318. 38	»	»	»
4,93	111,542. 10	180,450. 54	16,254. 42	»	»	»
4,75	79,369. 05	202,304. 22	15,679. 97	»	»	»
4,52	135,845. 47	132,064. 50	14,913. 81	»	»	»
5,51	104,093. 55	222,813. 84	18,219. 16	»	»	»
6,71	141,425. 86	250,320. 00	28,061. 25	»	»	Intet Tilskud af Staten
6,69	146,295. 91	250,320. 00	21,968. 11	»	»	»
6,34	125,534. 59	250,320. 00	20,714. 58	»	»	»
6,10	110,776. 75	250,320. 00	20,403. 49	»	»	»
6,56	122,186. 37	250,320. 00	22,826. 11	15,000. 00	»	»
6,27	97,215. 84	250,320. 00	45,887. 61	14,032. 36	»	»
5,01	32,713. 73	250,320. 00	44,734. 83	»	»	»
7,90	122,125. 18	266,486. 76	77,983. 65	Henlagt til Sporforstærkn. m. m.	60,000. 00	»
13,57	106,180. 28	266,486. 76	126,595. 77	331,091. 13	73,567. 35	»
9,14	200,099. 59	266,486. 76	61,648. 84	80,547. 12	»	»
8,64	119,250. 30	273,320. 00	59,807. 61	138,222. 26	»	»
12,76	200,632. 82	273,320. 00	88,258. 72	309,343. 36	»	»
8,59	188,647. 54	273,320. 00	59,439. 95	65,562. 04	»	»

1899—1924



SELSKABETS 25 Aars Jubilæum d. 1. Juli 1899 fejredes i Maribo, dels ved en Middag, til hvilken Maribo Byraad havde vist Selskabet den Ære at indbyde Bestyrelsen og Banens Embedsmænd m. fl. og dels ved en privat arrangeret Sammenkomst af Banens øvrige Personale, hvortil Selskabet havde ydet et Bidrag. Til de Funktionærer, som Tjenesten hindrede i at komme tilstede, udsendte Selskabet Forfriskninger.

Endvidere modtog enhver ved Banen ansat et Exemplar af det i Anledning af Jubilæet udarbejdede Festskrift, og endelig havde Hs. Majestæt Kongen gjort Selskabet den Glæde i Anledning af Jubilæet at udnævne Regnskabsfører C. F. J. Drewes og Maskinmester D. Lawrence til Riddere af Dannebrog.

Forsaavidt var alt godt, men iøvrigt herskede der Uro om Selskabet.

Allerede i nogen Tid havde der paa Lolland vist sig en ret kraftig Bevægelse for at søge opnaaet, at Staten overtog den Lollandske Jernbane, hvorved man mente, at kunne opnaa billigere Taxter og maaske ogsaa en udvidet Forbindelse med Kjøbenhavn. Bevægelsen var udgaaet fra Nakskov, der fremdeles ivrigt arbejdede paa at vinde Ligestilling med Nykjøbing Falster under den skarpe Handels-

konkurrence. Lykkedes det at faa Banen overtaget til Statsdrift, vilde Statsbanernes billigere Afstandstaxter selvfølgelig medføre Fordele for Nakskov og i en væsentlig Grad bøde paa det uheldige Forhold, at Nykjøbing F. laa nærmere ved Hovedstaden. — Ogsaa det tidlige Morgentog i Forbindelse med Iltog til Kjøbenhavn, som Nakskov saa længe havde ønsket, mente man ad den Vej at kunne opnaa.

Hvor usikker man var i Henseende til Selskabets Fremtid, fremgaar af et Brev fra Vestlollands Repræsentant i Bestyrelsen, Konsul E. Dan, til Bestyrelsens Formand i Anledning af et Møde d. 22. Juni 1899, — et Brev, som begynder saaledes: »Hvis Banen efter de 25 Aar skal leve et selvstændigt Liv fremtidig, er der nogle Ordninger, som formentlig bør træffes«. — Og paa Selskabets Generalforsamling samme Dag som fornævnte Bestyrelsesmøde tog Bestyrelsen egentlig ikke Afstand fra Tanken om Statsdrift, idet den indskrænkede sig til at udtale følgende:

»Hvorvidt det kunde være rigtigt, at Selskabets Baner og i Konsekvens heraf, eventuelt ogsaa de øvrige Lokalbaner her i Landet overgik til Statsdrift, skulde Bestyrelsen ikke udtale sig om, da Afgørelsen af dette Spørgsmaal henlaa under et andet Forum, og Bestyrelsens Mening i saa Henseende havde ringe Vægt. Kun maatte det være tilladt at fremhæve, at saavel Bestyrelsen som den lokale Driftsbestyrelse ene og alene har haft for Øje at søge at gavne den Landsdel, Banen har haft at betjene, saa længe som Selskabets Midler og de øvrige Forhold tillader det.«

Dette andet Forum, — Regering og Rigsdag, og vel forøvrigt tillige De Danske Statsbaner — ønskede imidlertid ikke at overtage Banen, hvad antagelig ogsaa vilde have medført Konsekvenser af vidtrækkende Betydning, forsaavidt

som tilsvarende Ønsker i saa Fald rimeligvis vilde være fremkommet fra Publikum ved en stor Del af Landets øvrige Privatbaner, og i Hovedsagen med samme Beretigelse.

Hvad der maaske nok kunde gøre Lovgivningsmagten noget mere lydhor for Planer om Overtagelsen af de lollandske Baner, var jo den Omstændighed, at Staten havde Rentegaranti for Selskabets Anlægskapital, — et Forhold, som Rigsdagen absolut ikke syntes om, efterat man havde fundet andre Former for Støtte til Anlæg af Privatbaner. Man mente aabenbart, at den indgaaende Kontrol, som førtes med Selskabets Virksomhed og Økonomi gennem den kongelige Commissarius og Ministeriet for offentlige Arbejder, ikke var tilstrækkelig nøjeregnende, og at Selskabets Ledelse faktisk kunde være flot paa Statskassens Bekostning, — en Antagelse, der jo imidlertid var ganske urigtig.

Bevægelsen for Statsdrift paa Lolland lagde sig efterhaanden og blev ikke senere genoptaget fra Befolkningens Side. — Det lykkedes Bestyrelsen at opnaa Ministeriets Samtykke til en Nedsættelse af Godstaxterne, som ansloges til at ville formindske Selskabets aarlige Indtægter med ca. 40,000 Kr., hvorimod man foreløbig maatte opgive at søge etableret det tidlige Morgentog fra Nakskov til Nykjøbing F., der efter foretagne Beregninger vilde medføre en Udgift af omtrent samme Størrelse. — Dette Tog blev først gennemført 1. Maj 1904, da Selskabet mente at kunne overkomme de hermed forbundne Udgifter og saaledes at kunne have den Glæde endelig at imødekomme Nakskov Bys stærke Ønske om dette Tog.

Det var med fuld Føje, at Bestyrelsen paa den foran nævnte Generalforsamling fremhævede som sit Maal, at

gavne Lolland og den lollandske Befolkning, og det tør yderligere siges, at man i sine Bestræbelser herfor bestandig har haft Støtte og Imødekommen fra Regeringsmyndighederne. — Men paa den anden Side er det klart, at man ikke har kunnet se bort fra en fornuftig Økonomi, og at man overalt, hvor det drejede sig om Udgifter af nogen Betydning, har maattet overveje Spørgsmaalet meget nøje, inden man dristede sig til at søge Regeringens Samtykke til Iværksættelsen af de paagældende Foranstaltninger.

Navnlig gjaldt dette i den Række Aar, som maatte forløbe, inden man kunde regne med at have forvundet dels de store Tab, som Forpagtningen af Gjedserbanen havde forvoldt Selskabet, og som beløb sig til ca. 805,000 Kr., og dels den Amputation, der fandt Sted ved, at Banestrækningen Orehoved—Nykjøbing Falster overgik til Statsdrift, uden at der herfor ydedes Selskabet nogen Afgift.

Naar man tager i Betragtning, at Selskabets Driftsoverskud i de sidste 4 Aar før Falsterbanens Afstaaelse voksede med gennemsnitlig ca. 20,000 Kr. aarlig, medens det i det første Aar efter Fraskillelsen viste en Nedgang af henimod 60,000 Kr. for atter derefter i de følgende Aar at vokse med aarligt gennemsnitlig ca. 20,000 Kr., tør det med nogenlunde Sikkerhed siges, at Selskabets Tab ved Afstaaelsen af denne Bane i det første Aar udgjorde henimod 80,000 Kr., hvilket Tab i de følgende Aar er voxet nogenlunde proportionalt med det stigende Driftsoverskud af Banerne paa Lolland. — Ikke desto mindre skulde man altsaa fremdeles forrente Kapitalen for de falsterske Anlæg med 4 %.

Som nævnt fremkom der ikke senere fra den lollandske

Befolknings Side noget Ønske om Banens Overtagelse til Statsdrift.

Derimod blev Spørgsmaalet i 1911 rejst af Finansministeriet, der i en Skrivelse af 9. August nævnte Aar til Ministeriet for offentlige Arbejder udtalte sig for, at Staten ikke alene overtog som Ejendom de forpagtede Baneanlæg m. v. paa Falster, — altsaa Gjedser Jernbane og Havn, samt Banestrækningen Orehoved—Nykjøbing F. med Dampfærgelejerne ved Orehoved, — men ogsaa Selskabets Banestrækninger paa Lolland.

Hvad der bragte Finansministeriet til at udtale sig for en saadan Ordning, var først og fremmest den Betragtning, at Staten var meget stærkt økonomisk interesseret ikke alene i Gjedser Jernbane, i hvilken den ejede hele Aktiekapitalen, men ogsaa i Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, af hvis Aktier Staten ejede langt over Halvdelen.

Men dernæst var der ogsaa det efter Ministeriets Mening uheldige Forhold tilstede, at Staten udvidede og forbedrede Anlægene paa Falster uden at have Ejendomsret til disse Anlæg, og at der saaledes anbragtes Statsmidler, som faktisk maatte opføres blandt Statens Aktiver, i Ejendele tilhørende Trediemænd.

Nu var der forsaavidt ingen Vanskelighed ved en Ordning for Gjedserbanens Vedkommende, idet Gjedser Jernbaneselskab blot kunde overdrage Banen og Havnen til Statsbanerne mod Annullering af Aktierne og Statens Overtagelse af Obligationsgælden.

For den Lolland-Falsterske Jernbanes Vedkommende maatte det først afgøres, om denne i sin Helhed burde overtages af Staten, eller om Staten skulde indskrænke sig

til at overtage den Del heraf, som var forpagtet, altsaa Banestrækningen Orehoved—Nykjøbing.

At overtage hele Banen var forsaavidt det, der i formel Henseende lettest lod sig gøre, idet en saadan Overtagelse kunde ske ved i Medfør af Concessionens Bestemmelser at indløse Aktierne til disses Gennemsnitskurs paa Børsen for de sidste 3 Aar. Men det krævede jo et Kapitaloffer fra Statens Side, og Spørgsmaalet var saa, om det herefter kunde betale sig for Statsbanerne at overtage og drive Banerne paa Lolland. — Selskabets Aktiekapital var Kr. 6,258,000, hvortil kom Anlægskapitalen for Banen fra Rødby til Rødby Havn, der var anslaaet til Kr. 400,000, og da Aktiekursen den Gang maatte sættes til ca. 98 %, kunde Staten regne med en Indløsningssum af ca. 6½ Million Kroner. Hertil vilde saa komme forskellige Udvidelser og Forbedringer, som Statsbanerne sikkert maatte foretage for at kunne drive Banerne paa Lolland sammen med de øvrige Statsbaner, og endelig turde det antages, at Driftsudgifterne vilde vokse ikke uvæsentligt under Statsdrift. Alt ialt kunde det antages, at der af Staten maatte regnes med en Kapitalanbringelse af ca. 8 Millioner Kroner og en forøget Driftsudgift af ca. 100,000 Kroner aarlig.

Nogen Nødvendighed for Overtagelsen af Banerne paa Lolland kunde der ikke siges at være. Banerne dreves, — som det af foranstaaende vil fremgaa —, billigere end Staten var istand til at drive dem, og da Selskabet var under Kontrol paa alle Maader fra Statens Side, var denne sikker paa, at alt Overskud af Driften blev anvendt, saaledes som Regeringen ønskede det. — Og — som det tidligere er sagt — selv om Tanken om en Forbindelse med Vesttyskland over Rødby—Fehmern skulde blive realiseret, vilde denne For-

bindelse sikkert ikke blive dirigeret ad de forhaandenværende Spor, men udkræve helt nye Anlæg, som fra Masnedø førtes direkte til Rødby Havn.

En Overtagelse til Ejendom af Anlægget Orehoved—Nykøbing, medens Selskabets lollandske Baner forblev under privat Drift, krævede en Ændring i Loven af 25. Marts 1872, der som nævnt fastsatte, at Ejendomsretten over den lolland-falsterske Bane ikke maatte deles; men naar en saadan Lovændring var foretaget, kunde Forholdet let ordnes gennem en Overdragelse fra Selskabets Side. Samtidig burde dog billigvis Staten annullere af sin Beholdning af Aktier i Selskabet et Beløb af 2 Millioner Kroner.

Men heller ikke en saadan delvis Overtagelse var fornøden, da Statsbanerne i Forpagtningskontrakten med Selskabet havde fuld Hjemmel til at indrette Falsterbanen ganske efter Ønske.

Bestyrelsen afgav sin Erklæring over disse Spørgsmaal til Ministeriet for offentlige Arbejder den 22. September 1911, og maatte derefter afvente Regeringens nærmere Bestemmelse.

Sagen havde selvfølgelig ogsaa været til Undersøgelse hos Statsbanerne, og ihvorvel man intet Kendskab har til den af disse afgivne Betænkning, tør det sikkert antages, at Generaldirectionen har fraraadet at overtage Banerne paa Lolland, ligesom man vel ej heller har fundet at burde anbefale en Erhvervelse til Ejendom af de falsterske Baner alene. — Under alle Omstændigheder hørte Selskabet ikke mere til denne Sag.

Endelig kan bemærkes, at der i Begyndelsen af 1919 var Planer fremme om en Erhvervelse af den Lollandske Jernbane for et kommunalt Driftsselskab. Det var Tanken at søge centraliseret den private Jernbanedrift saavel paa

Lolland som paa Falster under Ledelse af Kommunerne, — Amtskommunerne og By-Kommunerne — og at lade ikke alene alle de da eksisterende private Baner i Stiftet indgaa herunder, men ogsaa de projekterede nye Baner. Tanken støttedes stærkt af den daværende Minister for offentlige Arbejder, Hr. Hassing-Jørgensen, af hvem den endda vistnok var udkastet.

Imidlertid kom der intet ud heraf. — Der blev ført nogle mundtlige Forhandlinger imellem et Udvalg, repræsenterende Bevillingshaverne for de projekterede nye Baner i Stiftet, paa den ene Side og Formanden for Selskabets Bestyrelse paa den anden Side, under hvilke denne sidste erklærede, at der selvfølgelig kunde forhandles om et Køb af den lollandske Jernbane og Maribo—Bandholm Banen, hvilke Baners Værdi dog var væsentlig større end de bogførte Anlægskapitaler, men at Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab ogsaa vilde være rede til at medvirke til en Centralisation paa den Maade, at Selskabet overtog de øvrige Baner til Drift eller muligvis i Forpagtning, og at Kommunernes Indflydelse sikredes ved Optagelse af Repræsentanter for disse i Selskabets Bestyrelse.

Udvalget vilde herefter nærmere overveje Sagen og søge oplyst hos Byerne, hvorvidt der var Stemning for at gaa videre med denne, men antagelig paa Grund af den snart efter begyndende Pengekrise blev den hele Plan hurtigt skrinlagt.

Den Udvikling i Henseende til nye Baneanlæg paa Lolland og Falster, som de sidste 25 Aar har været Vidne til, har Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab med en enkelt Undtagelse ikke ment at kunne tage nogen direkte Del i som Følge af dets særegne Stilling til Staten.

Det kan da ej heller antages, at Lovgivningsmagten vilde være gaaet med til en yderligere Forøgelse af Selskabets Anlægskapital med Rentegaranti for at sætte det i Stand til at bygge flere Baner.

Dog var der ved det første nye Baneanlæg paa Lolland, — Banen Nykjøbing F.—Nysted — oprindeligt Spørgsmaal om at søge dette udført og drevet af Selskabet, idet der allerede i Aaret 1900 fra Nysteds Side blev indledet Forhandlinger herom med Selskabets Bestyrelse. Det var herved en Forudsætning, at Selskabet skulde søge opnaaet en Udvidelse af Statens Rentegaranti for Anlægskapitalen til dette Baneanlæg ca. 850,000, hvorimod der fra Egnens Side skulde tegnes et Forstærkningsfond stort 20 % heraf til Sikkerhed for Statskassens eventuelle Tab i denne Anledning.

Der kom imidlertid intet ud af disse Forhandlinger, og Sagen laa hen i flere Aar, indtil den som bekendt tilsidst blev ordnet saaledes, at dette Baneanlæg blev slaaget sammen med Anlægget af Banen Stubbekjøbing—Nykjøbing og gennemført i Medfør af Loven af 27. Maj 1908 og den i Henhold hertil meddelte Eneretsbevilling af 11. November s. A. Der blev derefter blot Spørgsmaal om at træffe en Ordning angaaende Tilladelse for Nykjøbing—Nysted Banen til at benytte den lollandske Jernbanes Hovedspor fra Nykjøbing Station over Jernbanebroen over Guldborgsund til et Punkt vest for Sundet, hvor Nystedbanens Hovedspor skulde skille sig ud til et selvstændigt Spor.

Denne Tilladelse blev givet ved en Overenskomst af 28.—30. April 1909 paa de rimelige Vilkaar, at Nysted Banen afholdt alle Udgifter ved de Foranstaltninger til Driftens Sikkerhed, som maatte foretages ved de 2 Hovedspors

Sammenløb lige vest for Banens Krydsning med Landevejen Nykjøbing—Saxkjøbing—Nysted, samt endvidere en passende Del af Udgifterne vedrørende Sikkerhedstjenesten paa den fælles Sporstrækning, herunder selvfølgelig ogsaa af Udgifterne til Vedligeholdelsen. — At Selskabet endelig forbeholdt sig Fortrinsret til Benyttelsen af den fælles Strækning, var jo kun selvfølgelig.

Der var i det Hele taget ved Tidspunktet omkring Udløbet af det forrige Aarhundrede megen Interesse paa Lolland og Falster for nye Baner og Udvidelse af Communications-Forbindelserne i det Hele taget. Det var ikke alene den gamle Plan om Banen Nykjøbing—Nysted eller Nykjøbing—Stubbekjøbing, som blev taget op, men der taltes allerede dengang om flere andre Baneanlæg, og hertil kom endvidere Tanken om at søge De Danske Sukkerfabrikkers Roebaner gjort nyttige ogsaa i Persontrafikkens og den almindelige Godstrafiks Tjeneste. Da disse Roebaner jo strakte sig eller efterhaanden vilde komme til at strække sig over det meste af Lolland og tildels parallelløbende med De Lollandske Jernbaner, virkede Tanken om deres Benyttelse til almindelig Trafik et Øjeblik noget forbløffende for et concessioneret Jernbaneselskab, hvis oprindelige Omraade ovenikøbet var blevet stærkt begrænset, men da det paa det omhandlede Tidspunkt nærmest maatte være Statskassen, der som Følge af Rentegarantien havde Interesse i Spørgsmaalet, og da Ministeriet for offentlige Arbejder, til hvem man havde gjort Indberetning om Sagen, ikke syntes at have noget imod en Benyttelse af Roesporene til Godsbefordring indenfor visse Grænser, — Personbefordring kunde selvfølgelig ikke tilstedes uden Etablering af særlige Sikkerhedsforanstaltninger —, var Spørgsmaalet jo for saa

vidt dermed afgjort, som Det Lolland-Falsterske Jernbanelovselskab absolut ikke havde Lyst til at protestere paa egne Vegne imod, at Befolkningen saaledes drog en videregaaende Nytte af Roebanerne. — Man fandt det dog rigtigt ved en Overenskomst af August 1900 med De Danske Sukkerfabrikker at faa fixeret nærmere Bestemmelser for Roesporenes Benyttelse, — Bestemmelser, der fremdeles er gældende.

Ved Finanslovene for 1908—09 og følgende Aar var der paa Foranledning af Rødby Kommune bevilget ret betydelige Tilskud til Anlæg af en Havn ved Sylltholm — nemlig Halvdelen af Anlægsudgifterne —, hvorhos Staten havde exproprieret et Areal omkring Havnen, stort ca. 120 Tdr. Land, for at sikre sig Fordelene ved den Værdistigning, der mentes at ville fremkomme, naar Havnen var færdig og taget i Drift.

Det var jo ganske klart, at der, — for at dette Havneanlæg kunde faa den tilsigtede Betydning —, maatte tilvejebringes en Jernbaneforbindelse mellem dette og Rødby og endvidere, at Anlæg og Drift af en saadan Jernbane vanskeligt kunde overdrages til andre end Selskabet, da Banen jo maatte drives i den snævrreste Forbindelse med den Lollandske Jernbane. I Begyndelsen af 1911 forelagde Regeringen da ogsaa et Lovforslag gaaende ud paa, at Selskabets Koncession af 29. Marts 1873 kunde udvides til at omfatte Anlæg og Drift af en Jernbane mellem Rødby Jernbanestation og Rødby Havn, dog at Staten forbeholdt sig Ret til naar som helst at overtage Banen mod Udredelse af en Sum, der svarede til den Kapital, som bevislig var medgaaet til Anlægget.

Statens 4 % Rentegaranti for Selskabets Anlægskapital

kunde derhos udvides til at omfatte Anlægskapitalen til denne nye Banestrækning, dog saaledes, at Rødby Købstadkommune indenfor en Sum af Kr. 3000 aarlig overtager halv Garanti for den Del af det til Dækning af den samlede Rentegaranti fornødne Beløb, som svarer til Forholdet imellem Rødby—Rødby Havns Banens Anlægskapital og Selskabets samlede Anlægskapital, — en Bestemmelse, som unægtelig ikke alle og enhver har Betingelsen for at forstaa.

Sagen er følgende: Man beregnede en Anlægssum af Kr. 400,000 for Rødby—Rødby Havn Jernbane, med Tillæg af hvilken Sum den samlede Anlægskapital for Selskabet vilde udgøre Kr. 6,658,000. 4 % heraf var Kr. 266,320.

Af dette Beløb regnede man med, at Selskabet selv under alle Omstændigheder vilde kunne yde de 166,320, saaledes at Staten allerhøjst vilde kunne komme til at betale de 100,000 Kr., hvoraf Rødby Kommune saa skulde yde en Part. Denne Part vilde efter Forholdet mellem de 2 fornævnte Anlægskapitaler blive ca. 6000 Kr.; den blev imidlertid ansat til højst Kr. 3000 under Hensyn til, at Staten havde mindst ligesaa store Interesser i Rødby Havn som Rødby Kommune og følgelig selv maatte tage halv Risico. — Det kan strax bemærkes, at den nævnte Garanti aldrig er blevet effektiv, idet Selskabet lige siden 1911 af sit Overskud har kunnet betale samtlige Renter til Anlægskapitalen.

Loven blev vedtaget og stadfæstet af Kongen d. 1. April 1911, og under 23. Juni s. A. modtog Selskabet Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af denne Banestrækning, som derefter strax blev sat under Udførelse efter Planer og Overslag udarbejdede af Selskabets Driftsbestyrer, Ingeniør Agerskov, med Benyttelse af et tidligere af Bancingeniør

Hviid fremstillet, mere skizzemæssigt Projekt. Den særlige Vanskelighed, som var forbundet med at indføre Jernbanesporet til selve Havnen ved en Gennembrydning af Diget, blev løst paa en smuk og praktisk Maade, og den 25. Juli 1912 kunde Anlægget aabnes for Driften.

Det var jo det Krøhnke'ske Projekt fra 1865, — Baneanlægget til Syllholmen i Forbindelse med en Havn — som nu var ført ud i Livet. Nu manglede man blot Forbindelsen til Fehmern og de fornødne Baneanlæg i Tyskland for at have den Fugleflugtslinie Kjøbenhavn—Hamborg, som skulde revolutionere Færdselsforbindelserne mellem Skandinavien og den vestlige Del af Europa. Banestrækningens Aabning blev fejret med en stor Fest i Rødby, hvor ikke alene de ledende Myndigheder paa Trafikvæsenets Omraade her i Danmark var tilstede, men ogsaa Gæster fra Fehmern, fra Lübeck og fra Hamborg. Der syntes at være en ikke ringe Forhaabning om, at Forbindelsen Rødby Havn vilde medføre tilsvarende Anlæg paa den anden Side af Østersøen, og maaske var et saadant Haab ogsaa gaaet i Opfyldelse, saafremt Krigen ikke var kommen.

Under denne blev der ved Havnen udfoldet en betydelig Virksomhed, — Skibsbygning, Dampskibsfart m. v. —, ligesom Havnen med stor Bekostning blev stærkt udvidet. Efter Krigens Afslutning og under de haarde Tider, som dermed indtraadte for Skibsfarten og Forretningslivet, gik det ulykkeligt for disse Virksomheder til stort Tab, navnlig ogsaa for Rødby Kommune; men man maa sikkert have Ret til at tro, at Fremtiden vil bringe Opfyldelse af de Forventninger, der har været knyttede til dette Havneanlæg, og for hvilket der er bragt saa betydelige Ofre.

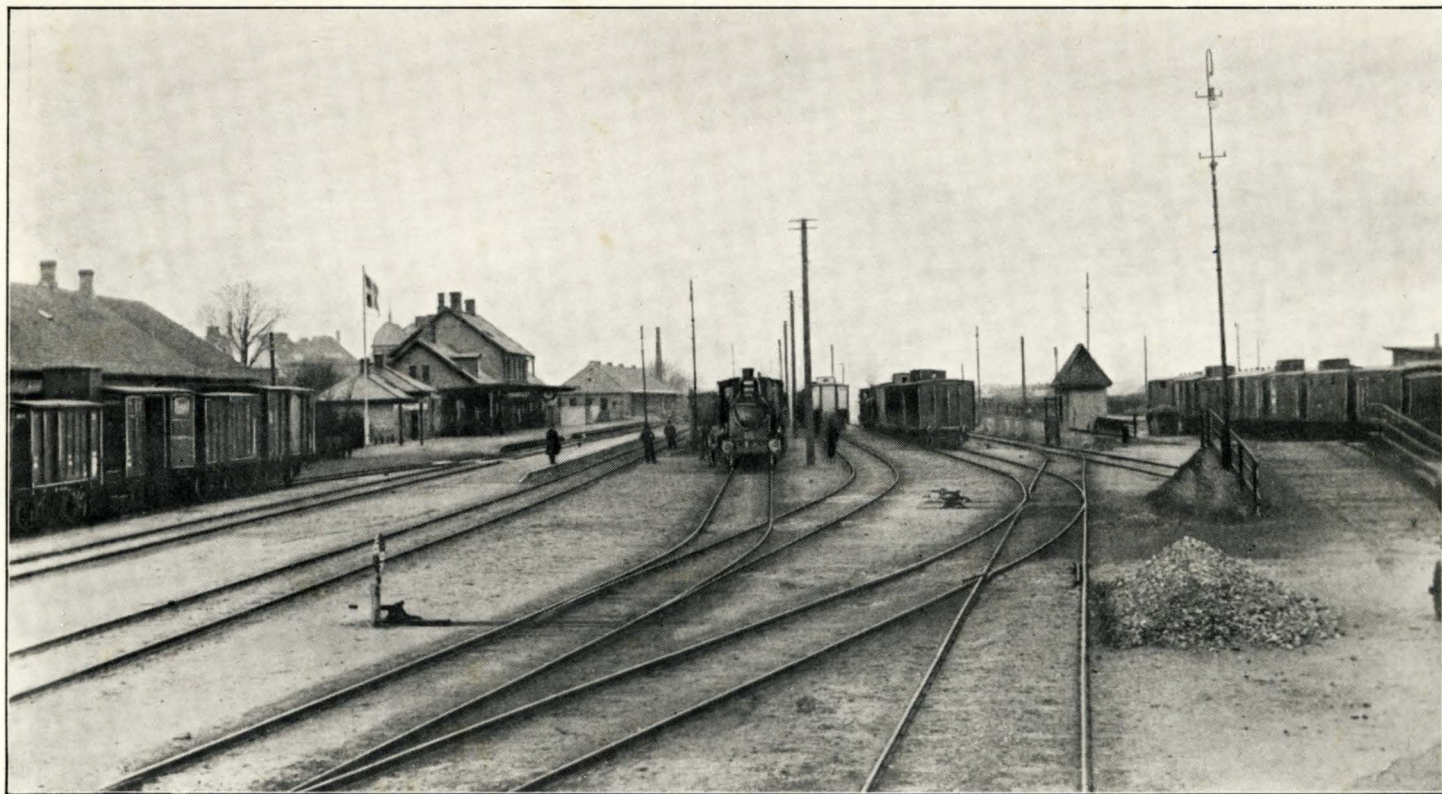
Anlægskapitalen for Baneanlægget blev en Del højere end

beregnet. Den tilvejebragtes gennem Udstedelse af Obligationer til Beløb nominelt Kr. 575,000, forsynede med Statens Garantipaategning for en aarlig Rente af 4 %. Hele denne Obligationskapital ejes af Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs Reservefond.

Blandt de Baner, som gennem lange Tider havde været paa Tale paa Lolland, og som da ogsaa blev optaget i Loven af 27. Maj 1908, var en Bane fra Nakskov til Kragenæs, — en Bane, som jo i særlig Grad interesserede Nakskov By. — Der blev under 16. September 1912 meddelt Eneretsbevilling til en Række Repræsentanter for Kommuner m. v. i den paagældende Egn til Anlæg og Drift af denne Bane, og Bevillingshaverne rettede da en Henvendelse til Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab om Samvirken dels i Henseende til Medbenyttelse af Nakskov Station, saaledes at den nye Bane indførtes hertil, og dels i Henseende til et delvist Driftsfællesskab, hvorefter Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab skulde paatage sig i det væsentlige at drive Nakskov—Kragenæs-Banen, og Selskabets Driftsbestyrer tilige skulde være Driftsbestyrer for denne Bane.

Paa tilfredsstillende Vis for begge Parter ordnedes disse Spørgsmaal uden Vanskelighed, og de Overenskomster, der herom blev oprettede i September 1914 og som traadte i Virksomhed under Krigsaarenes vanskelige Forhold, — Banen aabnedes den 5. Marts 1915 — har vist sig at være affattede efter saa sunde og retfærdige Principer, at de ikke har kunnet give Anledning til nogen Besværing.

Bestemmelserne i disse Overenskomster er da ogsaa lagt til Grund for de Aftaler, som i den allernyeste Tid er truffet med Bevillingshaverne paa *Maribo—Torrig* Jernbane, der er anlagt ifølge Eneretsbevilling af 6. Februar 1919 og



MARIBO STATION
FØR OMBYGNINGEN 1922.

Dette Billede af NAKSOV Station
er uheldigvis blevet ombyttet med
det sidste Billede i Bogen, som
viser Maribo Station.

den 12. April 1924 aabnet for Driften — foreløbig dog med Benyttelse af den Lollandske Jernbanes Materiel —; og mulig vil en lignende Ordning blive truffet med Hensyn til endnu en Bane paa Lolland, nemlig den under Anlæg værende Bane fra *Nakskov til Rødby*, til hvilken Banes Anlæg og Drift der under 24. Januar 1919 er meddelt Eneretsbevilling.

De Fordele, der opnaas ved en saadan Ordning, er jo for indlysende til, at det skulde være fornødent nærmere at paapege dem, og paa denne Maade gennemføres i Virkeligheden den Centralisation af Driften, der var det bærende i Trafikminister Hassing-Jørgensens Tanke, da han i 1919 arbejdede for en Samling af alle de lollandske Baner i et kommunalt Drifts-Selskab, — ovenikøbet vistnok paa en Maade, som giver mindst mulig Anledning til Gnidning imellem de forskellige Interesser.

Nedenfor findes en Fortegnelse over de Mænd, som siden Selskabets Stiftelse har været knyttet til Selskabets Administration som Medlemmer af Bestyrelsen, Sekretærer, Driftsbestyrere og Revisorer. —

Geheimekonferensraad TIETGEN havde paa Grund af Sygdom trukket sig tilbage i Juni 1898, altsaa inden Selskabets 25 Aars Jubilæum, og blev efterfulgt af Selskabets hidtidige Sekretær, Etatsraad Overretssagfører JEAN HANSEN, der som Bestyrelsens Formand stod i Spidsen for dette indtil sin Død 10. Juli 1915. —

Med Etatsraad JEAN HANSEN — eller Konferensraad JEAN HANSEN, som hans Titel var ved hans Død, — gik den sidste bort af de Mænd, som havde deltaget i den

øverste Ledelse af Selskabet siden dettes Stiftelse og følgelig havde det mest indgaaende Kendskab til dette i alle dets Forhold. Ingen, som kendte Konferensraad Hansen og hans energiske, pligtopfyldende Karakter, vil være i Tvivl om, at dette Kendskab blev benyttet fuldtud til Fremme af Selskabets Interesser og, — hvor det var ham muligt —, til Imødekommen af rimelige Ønsker fra Egnens Side. —

Af de overordnede Embedsmænd, med hvem Konferensraad Hansen havde samarbejdet i over en Menneskealder, maa særlig nævnes Driftsbestyrer A. C. LARSEN. Driftsbestyrer Larsen, der ved sin Ansættelse som Driftsbestyrer af Banerne paa Lolland og Falster den 1. Oktober 1873 var Stationsforstander i Horsens, medbragte til sin Gerning paa Lolland — foruden en levende Interesse for sit Arbejde — en praktisk Sans og stor personlig Elskværdighed, som var en ikke ringe Støtte for Bestyrelsen under de forskellige Vanskeligheder, Banerne efterhaanden fik at kæmpe med. — Retsindig og hensynsfuld, som han var overfor det underordnede Personale, havde han erhvervet sig dettes Hengivenhed, og han var bestandig sin Bestyrelse en trofast og loyal Medarbejder.

Driftsbestyrer Larsen trak sig tilbage fra sin Stilling paa Grund af Alder og Svagelighed d. 1. Juli 1911, og 2 Aar tidligere havde Baneingeniør R. HVILD og Regnskabsfører DREWES taget deres Afsked. —

Stillingen som Driftsbestyrer blev ved Driftsbestyrer Larsens Fratræden overdraget til Ingeniør Cand. polyt. F. S. AGERSKOV, der foreløbig ved Baneingeniør Hviids Fratræden 1. Juli 1909 havde overtaget Stillingen som Baneingeniør og fra 1. Januar 1911 havde været konstitueret som Driftsbestyrer. —



Driftsbestyrer F. S. Agerskov.



Regnskabschef J. Christiansen.



Trafikinspektør F. Nielsen.

Den særlige Baneingeniør-Stilling ved Selskabet bortfaldt herefter. —

Som Regnskabsfører istedetfor Hr. Drewes blev ansat Hr. F. W. Jahn, der ved sin Død i Decbr. 1912 afløstes af Selskabets nuværende Regnskabschef Hr. J. CHRISTIANSEN.



Lehns greve Raben-Levelzau.



Greve Ludvig Reventlow.

En ved det nye Lønningsreglement, gyldigt fra 1. Oktober 1919, oprettet Stilling som Trafikinspektør blev besat med Hr. F. NIELSEN.

Af Selskabets Bestyrelse i 1899 er nu kun tilbage Kammerherre Hofjægermester Fr. TESDORPF, som kan se tilbage paa 35 Aars Virksomhed i Selskabets Ledelse. —

Baron G. WEDELL WEDELLSBORG afløstes ved sin Død i 1904 af daværende Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder, nu Stiftamtmand Kammerherre R. HOWARD GRØN, der saaledes har haft Sæde i Bestyrelsen i 20 Aar. —



Kammerherre Fr. Tesdorpf.



Stiftamtmand Kml. R. Howard Grøn.



Generaldirektor Fr. Nordlien.



Overretssagfører L. A. Damm.



Forpagter E. Flach de Neergaard.



Købmand C. M. Thousig.

I 1905 døde Generalmajor KOEFOED og afløstes af Grev LUDVIG REVENTLOW til Rudbjerggaard, der ved sin Død i 1916 efterfulgtes af Generaldirektør og Departementchef i Ministeriet for offentlige Arbejder F. NORDLIEN. Ved Gene-



Overretssagfører Chr. Tiemroth.

raldirektør Nordliens Død i 1924 er i hans Sted indvalgt Købmand C. M. Thousig i Maribo.

I 1907 afgik Konsul E. F. DAN ved Døden og afløstes af Udenrigsminister Kammerherre Hofjægermester F. Lehns greve RABEN-LEVETZAU, som sad i Bestyrelsen indtil han i 1920 trak sig tilbage og efterfulgtes af Forpagter E. FLACH DE NEERGAARD.

Endelig døde, som foran nævnt, Konferensraad E. J. H. Hansen i Sommeren 1915, og efterfulgtes som Bestyrelsesmedlem og Formand for Bestyrelsen af Selskabets hidtidige Sekretær, Overretssagfører L. A. DAMM.

Samtidig blev Overretssagfører CHR. TIEMROTH ansat som Sekretær.

Den 1. April 1910 fratraadte den kgl. Commissarius ved Selskabet Geheimeetatsraad Nørgaard, og Commissariats-



Kammerherre C. D. Lerche.

forretningerne overgik fra dette Tidspunkt, forsaavidt angik Driftsforhold, direkte til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Henseende til Anlæg af nye Baner og Udvidelser af bestaaende fastsatte Loven af 5. Marts 1909, at der under Ministeriet for offentlige Arbejder vilde være at ansætte 2 Commissarier, en for Øerne og en for Jylland, der vilde have at overtage de Forretninger, som hidtil var blevet varetagne af de kongelige Commissarier. I Henhold hertil blev nuværende Kammerherre C. D. LERCHE fra 1. Maj 1909 ansat som Commissarius for Anlæg paa Øerne.

Forholdet imellem Selskabets Ledelse og det under-

ordnede Personale har bestandig været det allerbedste, og ligesom Bestyrelsen har følt Glæde ved efterhaanden at kunne forbedre Personalets Kaar, saaledes har Personalet vist, at det paaskønnede saadanne Bestræbelser fra Bestyrelsens Side og var taknemmelig herfor.

Medens Forholdet i de første 30 Aar var saaledes, at Funktionærer og disses efterladte Enker ikke havde Ret til Pension, men at man i hvert enkelt Tilfælde maatte søge Ministeriets Tilladelse til Udredelse af en skønsmæssig beregnet Understøttelse, lykkedes det Bestyrelsen i Aaret 1904 at opnaa Ministeriets Approbation paa et Pensionsreglement, som gav enhver i Selskabets Tjeneste d. 1. Januar 1905 med fastnormeret Lønning ansat Funktionær Ret til Pension efter 5 Aars uafbrudt Tjeneste, ligesom ogsaa Ret til Pension for efterlevende Enke, — alt uden at de paagældende i den Anledning skulde lide nogen Afkortning i Lønning.

De senere ansatte blev indmeldte i Danske Privatbaners Pension- og Enkekasse af 1898. Med Gyldighed fra 1. Januar 1910 blev derhos approberet Pensionsregler for faste men timelønnede Haandværkere i Maskinværkstedet.

Samtidig med Pensionsordningen i 1905 blev Lønningerne forhøjede, og derefter fandt Revision af Lønningsreglementet Sted hvert 4. Aar indtil Krigsaarene, da Selskabet begyndte at udbetale Dyrtidstillæg; og endelig indfrie man fra 1. Oktober 1919 et Personalet i 1916 givet Løfte om efter Krigens Slutning at ville gaa over til samme Lønningsregler som ved Statsbanerne.

SELSKABETS LEDELSE 1874—1924.

I. BESTYRELSE:

Geheimekonferensraad C. F. Tietgen, Bestyrelsens Formand	fra Stiftelsen til 1898.		
Greve J. Frijs, Juellinge	-	—	- 1886.
Godsejer C. Jensen	-	—	- 1890.
Oberst V. Hoskiær	-	—	- 1896.
Lehnsbaron O. D. Rosenørn Lehn	-	—	- 1880,
		og 1886	- 1892.
Lehns greve A. W. Knuth	-	1880	- 1889.
*Kammerherre Fr. TESDORPF	-	1889	- Dato.
Konsul G. Bøttern	-	1890	- 1891.
Konsul E. F. Dan	-	1891	- 1907.
Baron G. Wedell-Wedellsborg	-	1892	- 1904.
Generalmajor L. Koefoed	-	1896	- 1905.
Konferensraad, Overretssagfører E. J. H. Hansen, Bestyrelsens Formand	-	1898	- 1915.
*Kammerherre, Stiftamtmand R. HOWARD GRØN	-	1904	- Dato.
Greve Ludvig Reventlow	-	1905	- 1916.
Lehns greve F. Raben-Levetzau	-	1907	- 1920.
*Overretssagfører L. A. DAMM, Bestyrelsens Formand	-	1915	- Dato.
Generaldirektør F. Nordlien	-	1916	- 1924.
*Forpagter E. F. DE NEERGAARD	-	1920	- Dato.
*Købmand C. M. THOUSIG	-	1924	- —

II. SELSKABETS SEKRETÆRER:

Konferensraad E. J. H. Hansen	fra Stiftelsen til 1898.		
Overretssagfører L. A. Damm	-	1898	- 1915.
Overretssagfører Chr. Tiemroth	-	1915	- Dato.

* Selskabets nuværende Bestyrelse.

III. SELSKABETS DRIFTSBESTYRERE:

A. C. Larsen	fra Stiftelsen til	¹ / ₇ 1911.
Ingeniør Fr. S. Agerskov	-	¹ / ₇ 1911 - Dato.

IV. REVISORER:

Justitsraad Meincke	fra Stiftelsen til	1903.
Professor Frederiksen	-	— - 1877.
Bankbogholder Otterstrøm	-	1877 - 1880.
Justitsraad Blangstrup	-	1880 - 1886.
Justitsraad, Godsforvalter Alstrup	-	1886 - 1909.
Apotheker Bardram	-	1903 - 1907.
Borgmester, Byfoged Rieper	-	1907 - 1912.
Baneingeniør R. Hviid	-	1909 - 1915.
Borgmester, Byfoged Engelstoft	-	1912 - 1920.
Amtsforvalter A. N. Holck	-	1915 - Dato.
Dommer S. V. Bay	-	1920 - Dato.

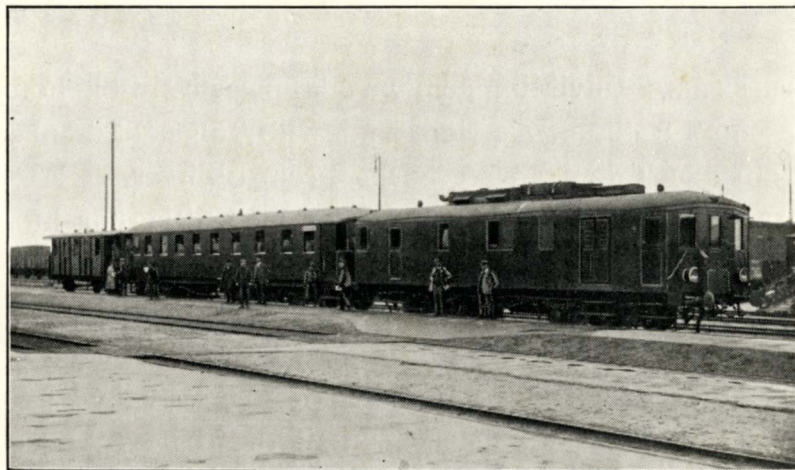
SELSKABETS Udvikling gennem Aarene saavel i økonomisk som i trafikmæssig Henseende vil fremgaa af de nedenfor aftrykte Tabeller og grafiske Fremstillinger.

Det vil ses, at Selskabet fra og med 1911 har kunnet forrente sin Kapital — herunder altsaa ogsaa den af Selskabet i Anlægene paa Falster anbragte Kapital — med 4 % p. a. uden noget Tilskud fra Statskassen, — noget man, som tidligere nævnt, næppe tænkte sig Muligheden af i 1892, da man afgav Falsterbanen til Staten uden Vederlag.

Som ligeledes foran nævnt opgjorde Finansministeriet netop i 1911 Statskassens Rentetilskud til en samlet Sum af Kr. 3,714,000, hvoraf Selskabet dengang efter Bestyrelsens Formening burde kunne føre Staten i Modregning Kr. 2,270,000 som Tabet ved Gjedserbanens Drift og Forrentning af Falsterbanens Kapital fra 1. Januar 1893 til Udgangen af 1910. —

Lægger man hertil tilsvarende Forrentning af Falsterbanens Kapital for Aarene 1. Januar 1911 til Udgangen af 1923 med Kr. 1,040,000, kommer man op paa et Beløb af ca. 3,300,000, og det Tidspunkt ligger herefter nær, da man faktisk har erstattet Staten de Udlæg, denne har haft gennem Tilskud til Anlægskapitalens Forrentning. —

Endvidere vil det af Tabellerne ses, at der gennem Aarene er anvendt meget betydelige Beløb til Nye Anlæg og Udvidelser, herunder ogsaa Forøgelse og Forbedring af det rullende Materiel. Ialt er i de sidstforløbne 25 Aar af Selskabets aarlige Driftsoverskud anvendt i saadant Øjemed ca. 3 Millioner Kroner, hvorhos der af Reservefondens Midler er anvendt ca. 650,000 til Anskaffelse af nye Person-



Motorvognstoget.

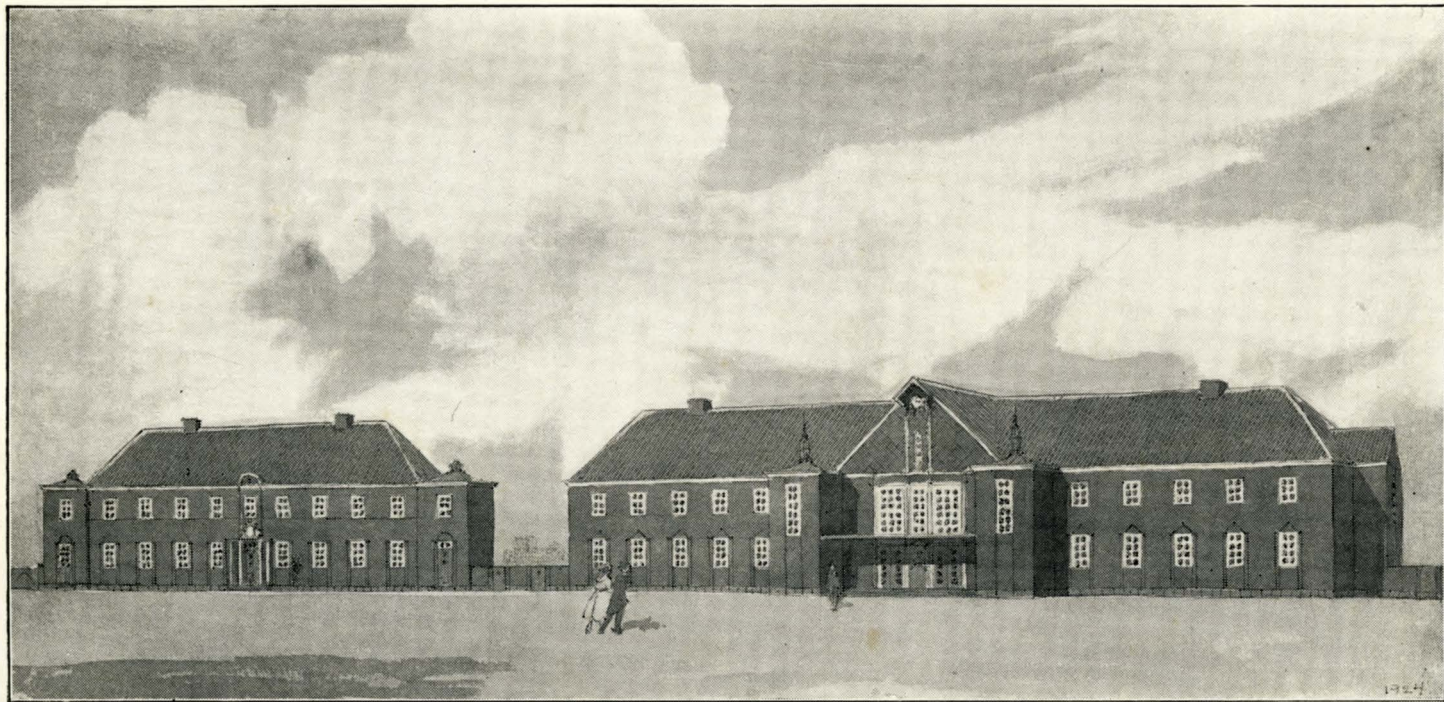
og Godsvogne, herunder navnlig ogsaa den dieselelektriske Motorvogn, som Selskabet købte i 1923. —

Hovedposterne under disse Ny-Anlæg og Udvidelser m. v. er:

Ombygning og Udvidelse af Stationer, herunder Udvidelse af Remise- og Værkstdsanlæg	ca. Kr. 1,387,000
Sporets Forstærkning med sværere Skin- ner samt Ny-Anlæg m. v.	- — 500,000
og Anskaffelser samt Fornyelser af Loko- motiver og Vogne.	- — 1,680,000

Det er naturligvis særlig Maribo og Nakskov Stationer, som har været Genstand for Udvidelser, dels under Hensyn til den Udvikling, Byerne og Banens Virksomhed har været Genstand for, og dels og navnlig paa Grund af de nye Baners Tilslutning til disse Stationer.

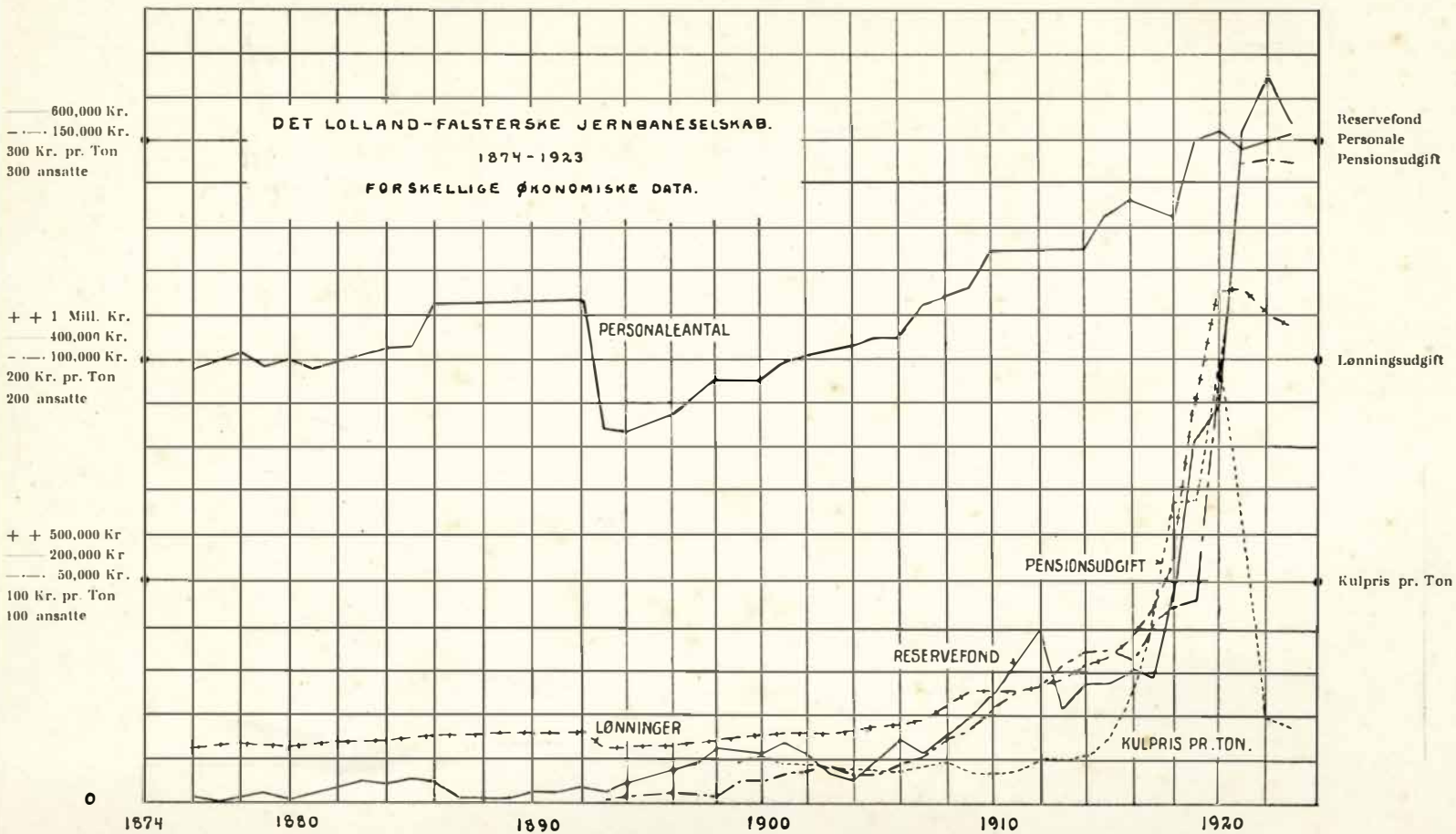


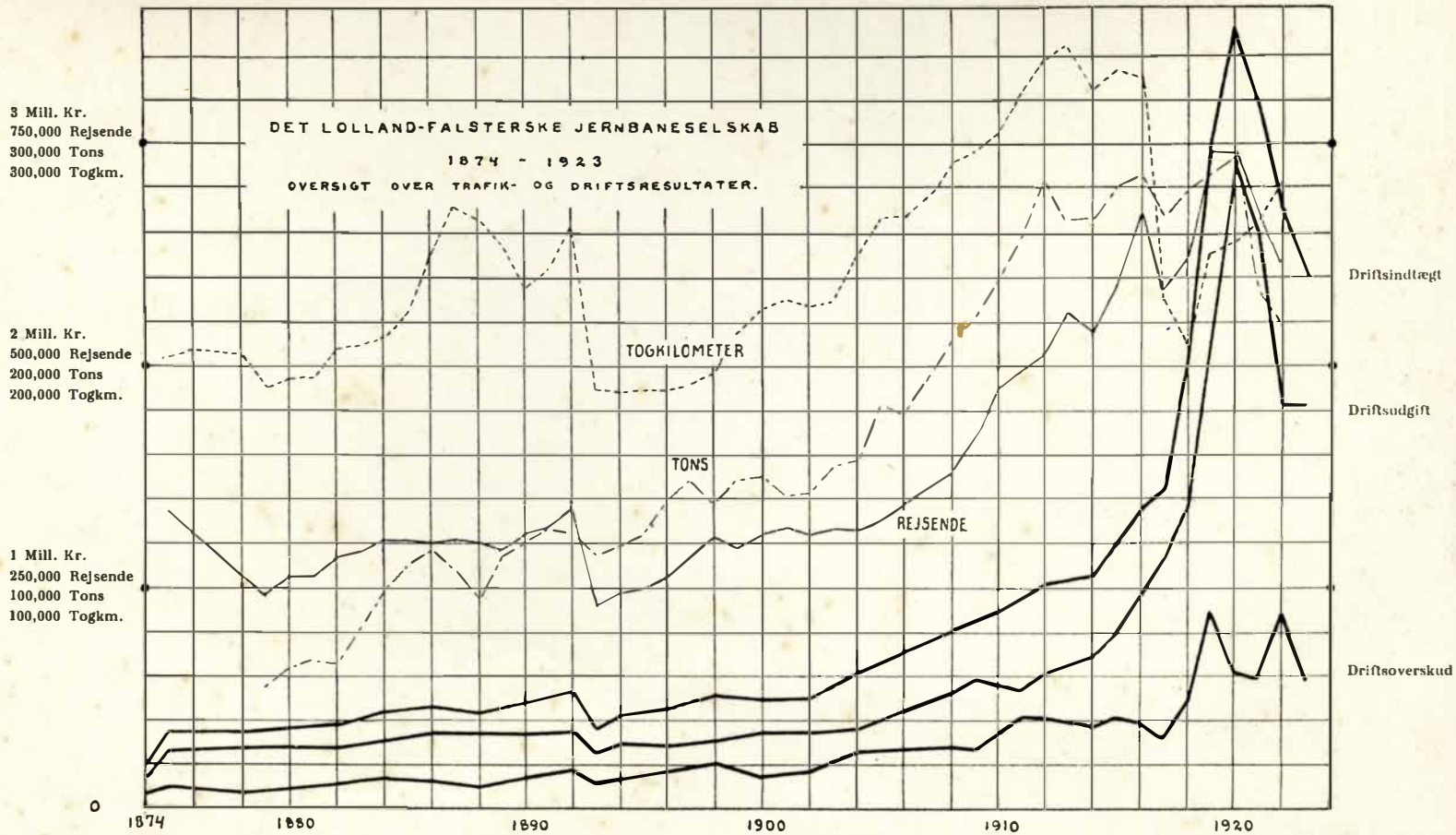


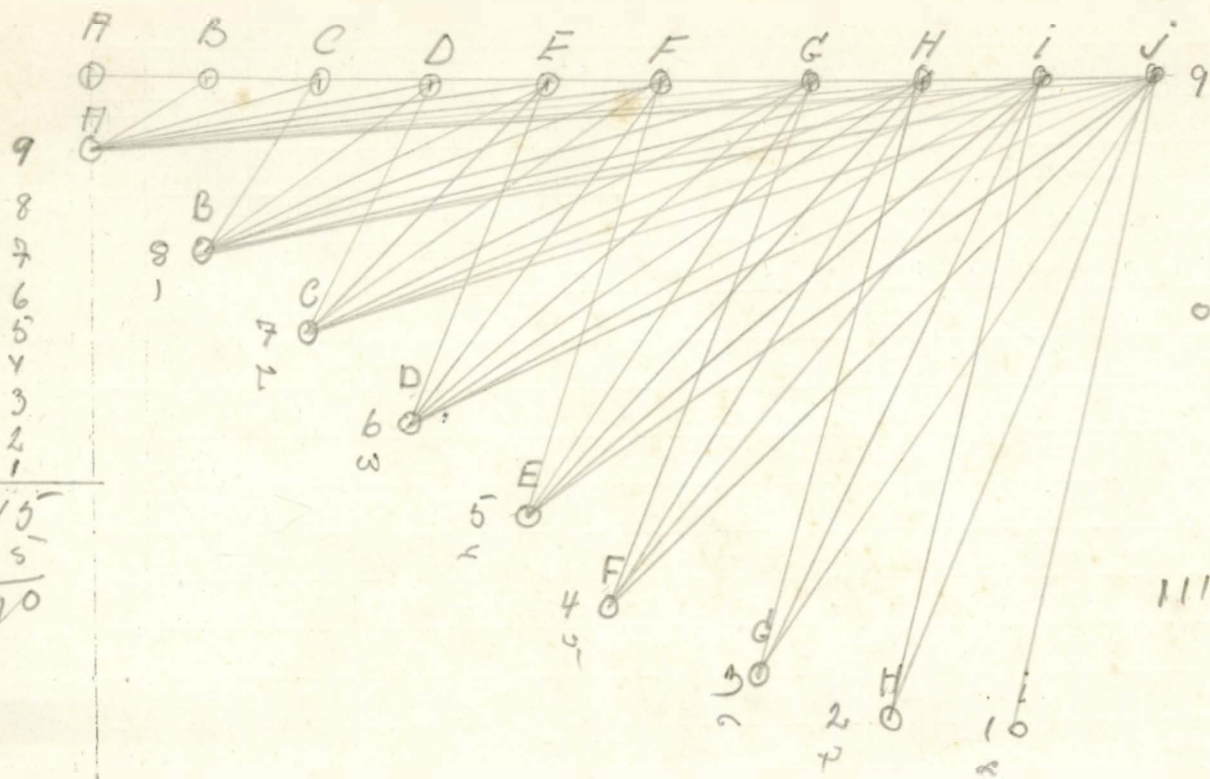
PROJEKTERET NY STATION I NAKSKOV. — TILVENSTRE PROJEKTERET POSTHUS.



DEN GAMLE STATION I NAKSKOV.





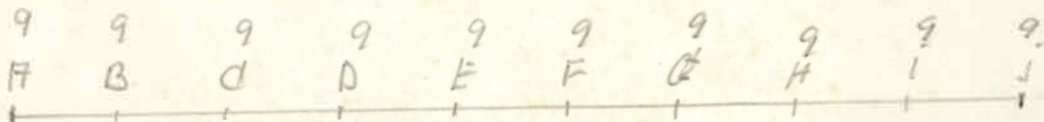


Der er ti Damer, hver Damer skal altsaa give sin Haandtryk
 for hinne gaar. Men da der skal to til at give et do.
 bliver der kun et Tryk for hver to Damer der trykkes
 hinanden i Haandene, altsaa: alt = 45 Ltk.

654321-21



987654321 = 28 = 36 = 45

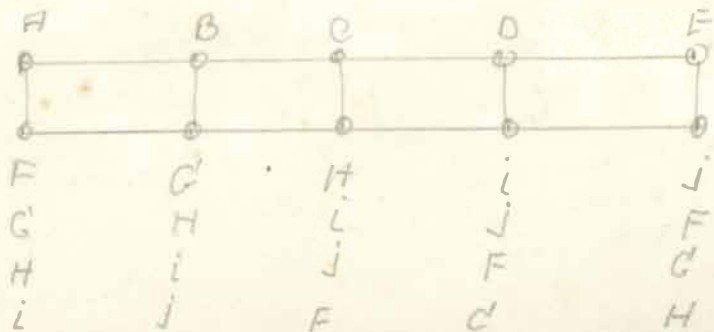


= 9 x 10 = 90

5-5-5-5-5 = 25

321 = 6

4321 = 10



21 = 3

54321 = 15



1



18,280 - 16 simil
 $\frac{18}{100}$

18
 1
 B
 12
 13
 14

