

Motiverne til foranstaaende Lovudkast ere saalydende:

Ved Lov af 20de August 1853 blev Regjeringen bemyndiget til at meddele det sjællandske Jernbaneselskab Concession til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør, imod at Anlægscapitalens Tilstedeværelse skulde være paaviist forinden Udgangen af Mæret 1854.

Denne Betingelse saae Selskabet sig ikke istand til at fyldestgjøre, ligesaa lidt som der hidtil har været Leilighed for Regjeringen til at benytte den ved Lovene af 16de Februar 1856 og 15de Februar 1857 givne Bemyndigelse til at meddele Concession til det omhandlede Baneanlæg til andre Ansøgere.

Fra Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab er der imidlertid allerede i forrige Aar indkommet et nyt Andragende om Concession til foreløbigt at maatte anlægge Banestrækningen imellem Kjøbenhavn og Dyrehaven, hvorhos den erklærer sig villig til, saafremt det ikke forinden en nærmere fastsat Frist skulde være lykkedes at tilvejebringe den til Fuldførelse af det hele Baneanlæg til Helsingør fornødne Capital, at afstaae den allerede fuldendte Deel af Banen til Dyrehaven til en saadan Entrepreneur, som maatte godtgjøre at være istand til at realisere det Anlæg, som Selskabet ikke selv formaaede at fuldende.

Erfaring synes at have vilst, at det i alt Fald for Tiden vil være vanskelig at faae Baneanlægget fra Kjøbenhavn til Helsingør udført uden en Rentegaranti for Anlægscapitalen eller anden tilsvarende Understøttelse fra Statens Side, som Ministeriet finder Betænkelighed ved at bringe i Forslag paa en Tid, da der gjøres saa store Krav til Statens Medvirkning til Udførelse af andre Baneanlæg, der antages at være af større Vigtighed end det her omhandlede.

Da det sjællandske Jernbaneselskab derimod formener at kunne bygge Banestrækningen fra

Kjøbenhavn til Dyrehaven uden nogen saadan Understøttelse, og dette Anlæg, der vel ikke har nogen commercial Vigtighed, dog ikke vil være af ringe Betydning for Hovedstadens Befolkning, synes der ikke at være tilstrækkelig Anledning for Lovgivningsmagten til at nægte sit Samtykke hertil, naar dette knyttes til saadanne af Bestyrelsen for Selskabet selv antydede Betingelser, som forebygge, at dette Anlæg træder hindrende i Veien for en senere Udførelse af det større og vigtigere Foretagende. Det bør heller ikke oversees, at Driften af denne Banestrækning, naar den paa en hensigtsmæssig Maade sættes i Forbindelse med Driften af den nuværende sjællandske Bane, rimeligvis vil, saaledes som i det vedhæftede Program nærmere er udviklet, vise sig saa fordeelsagtig, at den vil bidrage til at stille det Kjøbenhavn-Korsørste Selskabs oeconomicke Forhold gunstigere end for Tiden, og saaledes formindskende Byrde, som Loven af 27de Februar 1852 har paalagt Statskassen. Netop fra dette Synspunkt har Ministeriet anseet det for tvivlsomt, hvorvidt det maatte være tilraadeligt at tillade Selskabet at tilvejebringe den til Baneanlægget fornødne Capital ved et Prioritetslaan, hvorved den hele forventede Fordeel af den nye Banes Drift vilde komme Statskassen tilgode til Rettelse for Rentegarantien, eller hvorvidt det maatte være rettere at danne et heelt nyt Selskab, der kun vilde have at træde i et vist nærmere fastsat Forhold til det sjællandske Jernbaneselskab med Hensyn til den nye Banes Drift, saaledes at begge Selskabers Deconomi og Regnskaber iøvrigt blive holdte adskilte og sondrede fra hinanden. Ministeriet har derfor anseet det for rettest, at der forbeholdes Regjeringen at tage nærmere Bestemmelse herom efter ny forudgaaende Forhandling med Selskabets Bestyrelse.

De enkelte Paragrapher i det efter disse Grundsætninger ubearbejdede Lovudkast antages iøvrigt ikke at behøve yderligere Motivering, idet de i alt Væsentligt slutte sig til den tidligere vedtagne Lov af 20de August 1853.