

deelagtigere, naar det udføres af det sjællandske Jernbaneselskab, end naar det udføres som et selvstændigt Foretagende. Anlægscapitalen vil blive mindre, da man kan benytte mange af Korsforbanens Maskiner og Redskaber ved Udførelsen, Maskinbygning og Værksteder, samt mange Reserveregjenstande kunne være fælles for begge Baner. Og de aarlige Udgifter vilde ligeledes blive mindre, da flere Gæger, Brændsel til Reserverocomotiv p. s. v. kunne bespares, for de Rejsende og for dem, der forsende Gods paa begge Baner, er det bekjendt, at der kun er een Bestyrelse og ikke to. Det maa ogsaa erindres, at naar begge Baner drives som eet Foretagende, vil den enes Overflud tjene til at dække den andens Underbalance; men dette vilde ikke være Tilfældet, naar hver Bane for sig havde Statens Rentegaranti. Endelig maa vi gøre opmærksom paa, at naar Banen mellem Kjøbenhavn og Helsingør eiedes af et selvstændigt Selskab, vilde dette kunne forhindre enhver Overenskomst mellem Korsforbanen og de svenske Jernbaner om Togenes Afgangstider, om Salg af Billetter for Rejsende, der passere begge Baner, om Betaling af Fragt o. s. v., eller det vilde kunne tilvinge sig ubillige Fordele for at gaae ind paa en saadan Overenskomst.

Efter hvad vi saaledes have anført, maa vi ansee det for det ene Rigtige, at det sjællandske Jernbaneselskab overtager Anlægget og Driften af Jernbanen mellem Kjøbenhavn og Helsingør, og at den fornødne Capital staffles tilveie ved et fra Creditors Side uopstigeligt Prioritetslaan, selv om det ikke kan opnaaes til pari og 4 pCt. aarlig Rente.

Hele Udvalget er derimod enigt i at fraraade, at man foreløbig skulde kunne indskrænke sig til et Baneanlæg, mellem Kjøbenhavn og Jægersborg Dyrehave, og udsætte Staten for 5 Aar derefter selv at maatte overtage denne Bane for at faae den fortsat til Helsingør.

Da der ikke foreligger saadanne Nivellementer, at Udvalget, støttende sig til dem, har kunnet gjøre Forslag til en bestemt Retningslinie for Banen, maa vi, hvad dette Punkt angaaer, indskrænke os til følgende Bemærkninger: Efter Lovudkastet kan Banen føres over Frederiksborg og Fredensborg, eller den kan føres saaledes, at den ikke berører disse to Steder;

men Udvalgets Fleertal (Beck, Fischer, P. Hansen, Lütten, Schovelin og Thune) anser det for ønskeligt, at Loven affattes saaledes, at Frederiksborg og Fredensborg ogsaa ved en Sidebane kunne forbindes med Hovedbanen. Vi tillade os derfor at foreslaae, at der i Loven tilføies: „med eller uden Sidebane til Fredensborg og Frederiksborg“, idet vi dog udtrykkelig bemærke, at det ikke er vor Hensigt derved at udelukke den Mulighed, at Hovedbanen kunde føres over de to nævnte Steder. — Efter Lovudkastet var det muligt, at Baneanlægget kunde afsluttes ved Helsingør paa en saadan Maade, at det siden blev meget vanskeligt at fortsætte det til Havnen. For at forhindre dette bør Loven forekrive, at Banen skal føres til „Helsingørs Havn“.

Endelig tillader Udvalget sig at foreslaae, for at den her omhandlede Sag ikke skal forsinkes mere end nødvendigt, at Concessjonen skal være givet inden den 1ste Januar 1862, og at Banen skal være suldført inden den 1ste Januar 1865.

3. Forbindelse med Dystenaaende tillader undertegnede Klee sig at bemærke Følgende:

Uagtet hele Udvalget er enigt om, at det, saalænge ikke udførlige Nivellementer og dertil støttede Beregninger foreligger, vilde være mindre rigtigt at forekrive Banen en bestemt Retning, og at der derfor bør gives Regjeringen Frihed til at bestemme sig for den Retningslinie, som en nøjagtig Overveelse og Burdering af de mange dermed i Forbindelse staaende Forhold forekrive, saa hænger dog en Banes Rentabilitet saa nøie sammen med dens Retningslinie, Anlægsmaade og Driftsplan, at den, der vil have en nogenlunde begrundet Mening om en Banes Rentabilitet og som en Folge deraf om den Chance, Staten løber med Hensyn til sin Capitalanvendelse, nødvendig maa søge at gjøre disse Forhold klare.

Som Sagen stiller sig, kan der kun være Spørgsmaal om 2de Hovedlinier, begge udgaaende fra Kjøbenhavn, idet en tredie, der