

fatning, fuldelig vilde opveie det Rentetab, som vistnok maa forventes paa den Kapital, hvormed Statskassen direkte skulde deltage i Anlægget — selvfølgelig under Forudsætning af, at Jernbanens Retningslinie bliver en saadan, at den tilfredsstiller Skovens Læve i saa Henseende. Efter hvad der foreligger, kan det vistnok antages, at Statskassen — navnlig efterat nu Esrom-Kanal er vedtaget, at skulle nedlægges, — alene i Beparelse af Transportomkostninger vil indvinde Renten af sit omtalte Lånskud; men ved Siden heraf maa tages i Betragtning den forøgede Værdi, som Statens Eiendom, navnlig de i Skovene værende Lærmoser, ville vinde ved den lettere Afætning. — Det vil være bestjendt, at det tidligere har været Tanken at skaffe en Lettelse i Transporten af Skov-effekter ved Anlægget af en Hestebane ind i Skoven (navnlige til „Otteveie“) fra et Punkt paa Nordbanen, og at Staten i saa Henseende har en vis Forbring paa det sjællandske Jernbaneselskab, som rigtignok ikke har villet erkjende denne Forbringens Berettigelse. Efter de Udvalget foreliggende Oplysninger vil en saadan Hestebane medføre en forholdsvis betydelig Beføstning (ca. 50,000 Rbd.) og samtidig være saa godt som uden Betydning til at lette og befordre Transporten af Skoveffekterne. Det har herefter ikke kunnet stille sig tvivlsomt for Udvalget, at Regjeringen har handlet rigtigt ved at rette sine Bestræbelser paa at tilveiebringe en Lokomotivbane, navnlig da der blev Udflugt til, at det sjællandske Jernbaneselskab hertil vilde yde et Bidrag, der langt overstiger den Sum (18,000 Rbd.), som der kunde være Tale om at affordre det som Bidrag til en Hestebanes Anlæg. — At tillade det sjællandske Jernbaneselskab at yde det omtalte Bidrag til en Lokomotivbane og til i den Anledning at forøge sin Kapital under Statens Rentegaranti, kan efter Udvalgets Formening ikke være forbunden med nogen Betænkelse, saa lidt som at tillade Selskabet at overtage Driften af den eventuelle Lokomotivbane.

Udvalget har ikke fundet Redaktionen af § 9 1ste Stykke heldig, idet den dels ikke er ganske korrekt, forsaavidt den Kapital, der vil være at tilveiebringe af Private, vil komme til at overstige Halvdelen af Anlægskapitalen, saafremt denne bliver højere end 500,000 Rbd., og idet den lader Forholdet mellem de samvirkende Parter staa noget uklart. Det bør formentlig udtrykkelig udtales, at der vil være at betinge saavel Statskassen som det sjællandske Jernbaneselskab Ret som Aktionær for deres Bidrag. Hertil sigter det nedenfor under Nr. 9 opførte Endringsforslag, hvormed et andet Endringsforslag (nedenfor under Nr. 10), der ligeledes indeholder en Redaktionsændring, staar i Forbindelse.

3. Med Hensyn til den i § 1 under Nr. 3 omhandlede Bane (fra Nykjøbing paa Falster

til et Punkt paa denne Dels Sydside i Forbindelse med et Havneanlæg) er det oplyst for Udvalget, at Krigsministeriet ikke for sit Vedkommende har fundet Noget at erindre mod samme. Dette Banestykke synes at være vel egnet til at fremtænde og muliggjøre en kort og bekvem Forbindelse med den østlige Del af Continentet, idet der fra Sydbendepidsen af Falster kun vil være nogle Timers Dampskibssejlsads til Warnemünde, hvorfra en direkte Jernbaneforbindelse med Berlin paatænkes tilveiebragt. Ved Bestemmelsen i Lovforslagets § 6 vil formentlig enhver Fare for, at den heromhandlede Bane skulde komme i fremmede Hænder, være fjernet.

Bed toende Skrivelser af 25de og 26de April har Indreministeren anmodet Udvalget om at stille Endringsforslag om Dptagelsen i nærværende Lovforslag af følgende nye Baner:

en Bane fra Roskilde til Hillerød;
en Bane fra et Punkt paa den nordvest-sjællandske Jernbane mellem Solbæk og Kallundborg til et Punkt paa eller ved Sjællands Odde i Forbindelse med Havneanlæg samnestedes.
en Bane fra Slagelse til Næstved.

Ministerens omtalte Skrivelse af 25de April er saalydende:

„Efterat Lovforslaget om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster er bleven fremmet, er der indkommet Andragender om Koncession paa andre Jernbaneanlæg paa Sjælland. Der foreligger saaledes for Liden Ministeriet Andragender om Koncession dels paa en Jernbane fra Hillerød til Roskilde, dels paa en Jernbane fra Slagelse til Næstved.

„Svad det førstnævnte af disse Jernbaneanlæg angaar, da er det Hensigten med samme yderligere at bidrage til Lettelsen af den gennemgaaende Trafik fra Helsingborg og de dermed ved Jernveien forbundne Dele af Sverige. Naar den Dampfærgeforsindelse, som paatænkes etableret mellem Helsingborg og Helsingør oprettes og Jernbanen fra Nykjøbing paa Falster til Gjedserodde anlægges, forventes nemlig en betydelig Trafik derpaa fra Sverige over Sjælland og Falster Syd paa, og ved den paatænkte Bane vil det da opnaas, at Reisende og Gods fra Sverige, der føres over Helsingør til et Punkt sydligere end København, ville kunne undgaa Omveien over denne By. Der er ikke i Andragendet anholdt om nogen Rentegaranti, men kun om de sædvanlige Rettigheder og Begunstigelser for Jernbaneanlæg,