

at den Kapital, hvis Forrentning garanteres, ikke derved forøges med mere end 200,000 Rd. Sidstnævnte Bane bliver derefter at betragte som en integrerende Del af den lolland-falsterke Jernbane, saaledes at de med Hensyn til denne ved Loven af 25de Marts 1872 og Koncessionen af 29de Marts 1873 givne Bestemmelser i deres Helhed ogsaa komme til Anvendelse paa samme.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

### Til §§ 1—7.

Med Hensyn til de i § 1 ommeldte Jernbaneanlæg skal følgende bemærkes:

1) I de senere Aar har der vist sig en stærk Stemning for, at der tilvejebringes en Forbindelse mellem den østlige Del af Kjøbenhavn og Jernbanen. Da Ministeriet maatte erkende, at denne Stemning ikke gavne Berettigelse, henstillede man til Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab, om samme ikke maatte finde Anledning til at anbefale Selskabet at tage Udførelsen af dette Foretagende i sin Haand. Denne Henvendelse har modt megen Imødekommehed fra Bestyrelsens Side, idet samme, efterat have ladet Forholdene nærmere undersøge, har erklæret sig villig til at anbefale Selskabet at overtage Anlægget af en Jernbane fra den østlige Del af Kjøbenhavn til Hellerup Station eller et Punkt mellem denne og Kjøbenhavn, samt anholdt om, at Regjeringen vil udvirke en Lov, hvorved den bemyndiges til at give Selskabet Koncession paa Anlægget og Driften af en saadan Bane.

En Bane som den heromhandlede vil vel nærmest faa Betydning for Lysttrafikken, men da det dog maa erkendes, dels at det ogsaa i andre Retninger vil være af Interesse, at den østlige Del af Kjøbenhavn sættes i Forbindelse med Jernbanen, dels at Kjøbenhavns Havn og Rhed ligesom andre Havneanlæg nord for denne ad denne Vej kunne sættes i en bekvem Forbindelse baade med Jernbanen og indbyrdes, formener Ministeriet, at der er Grund for Staten til at tillade, at en saadan Bane anlægges af det sjællandske Jernbaneselskab og følgelig garanteres af Staten, tilmed da det ikke er at befrygte, at der herved skal blive paadraget Statskassen noget Offer.

Hvad Banens Retningslinie angaar, kan derom ikke for Tiden udtales noget Bestemt blandt Andet af Hensyn til Forsvarsvæsenets Krav og det kan derfor heller ikke med Sikkerhed siges, hvormeget den vil koste. Det følger imidlertid af Forholdenes Natur, at den navnlig som en Følge af Expropriationsudgifterne vil blive forholdsvis kostbar, men efter de foreliggende Overslag maa det dog antages, at Udgiften ikke vil komme til at overstige 1,050,000 Rd.

2) Kommer det under Nr. 1 omhandlede Baneanlæg til Udførelse, vil det være absolut nødvendigt, at der lægges endnu et Spor paa Banestrækningen mellem Hellerup og Klampenborg, men, selv bortset herfra, vil en saadan Foranstaltning være meget ønskelig, da Banen til Klampenborg allerede nu ikke sjældent om Sommeren er ude af Stand til at fyldestgjøre de Krav, der stilles til den. Ogsaa dette Anlæg vil paa Grund af Expropriationsomkostningerne blive forholdsvis be kosteligt, idet Udgifterne efter et foreliggende Overslag anslaaes til c. 365,000 Rd.

3). Allerede i en Række af Aar har der været ført Forhandlinger angaaende Anlæg af en Bane til Befordring af Godsvogne mellem Kjøbenhavns Banegaard og Havnen sammentids, og ved Loven af 21de Juni 1867 blev Regjeringen bemyndiget til at give det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa Anlæg og Drift af en saadan Bane, dog saaledes at denne skulde være aabnet for Færdslen inden den 1ste Januar 1873. Denne Betingelse blev det imidlertid Selskabet umuligt at overholde, da de ved Lov af 6te Juli 1867 om Fæstningsværkernes Sloifning fremkaldte Forhandlinger om det tidligere Fæstningsterrains Benyttelse først maatte afluttes. Efterat dette