

skjellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Lolland. b. Forslag til Lov indeholdende Tillæg til § 2 i Loven af 26de Marts 1852 angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

Judenrigsministeren: Af de Forslag, jeg har den Ære at forelægge, gaar det første ud paa at søge Bemyndigelse til at meddele det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa forskjellige Anlæg, som det ønsker at gjøre, bevæget ved de Stemninger, som ere fremkomne fra Publikums Side. Jeg skal da først tillade mig at nævne: Koncession paa Anlæg af en Bane fra den østlige Del af Kjøbenhavn til Hellerup eller i alt Fald til et Punkt paa Nordbanen imellem Kjøbenhavn og Hellerup. Dernæst er der Spørgsmaal om Anlæg af et 2det Spor paa Banestrækningen imellem Hellerup og Klampenborg, og endelig er der Spørgsmaal om Anlæg af en Jernbane mellem Kjøbenhavns Banegaard og Havn, som tænkes tilveiebragt enten paa den Maade, at der tilveiebringes et Spor eller en Tunnel under Besterbrogade, eller ved at det tidligere Jerncastykke fra Kjøbenhavn til Vigerslev optages igjen og der træffer sammen med den nuværende Bane. Med Hensyn til dette sidste Punkt skal jeg tillade mig at gjøre nogle faa Bemærkninger. Det vil maaske erindres, at en saadan Koncession allerede tidligere har foreligget, idet der ved Lov af 21de Juni 1867 blev givet Bemyndigelse til at meddele Selskabet en saadan Koncession; men Forarbejderne dertil kunde ikke foretages, forinden det Forhold, som hang sammen med Kjøbenhavns Udvidelse, navnlig dens Opgivelse som Fæstning, var kommet til en nogenlunde fast Bestemmelse; men imidlertid var den Frist, som var givet til Anlæggets Fuldførelse, nemlig den 1ste Januar 1873, rykket saa nær, at der ikke længere kunde være Spørgsmaal om at tilendebringe det i den i Loven fastsatte Tid. Det er altsaa Grunden til, at der nu søges fornyet Bemyndigelse til et saadant Anlæg; men jeg skal dog bemærke, at skjøndt man for Tiden ikke ønsker Andet end blot Tilladelse til at maatte jøre Sporet i Niveau over Besterbro, for at sætte den nuværende Banegaard i Forbindelse med den ældre Banegaard, og benytte denne som Dplagsplads for alle de grovere Varer, som komme til den nuværende Banegaard, og som i en meget betydelig Grad belemre Benyttelsen af den, saa stiller Spørgsmaalet sig noget anderledes, naar der bliver Tale om at forlænge Banen helt ned til Havnen; thi da det maa forudsættes, at Tra-

ffen da vil blive saa stor, at det vil have sine Betænkeligheder at give Tilladelse til at maatte befære Besterbro i Niveau ved Hjælp af Lokomotiver, saa er der for dette Tilfælde Spørgsmaal om at bygge en Tunnel, eller i alt Fald at træffe Overgangen saa langt ud som til Vigerslev, og dertil at benytte den ældre Jernbanedæmning. Det vil — som man vil kunne begribe — blive temmelig kostbare Anlæg; den førstnævnte Jernbane, nemlig den fra den østlige Del af Kjøbenhavn til Hellerup eller et Punkt paa Nordbanen imellem Kjøbenhavn og Hellerup, vil paa Grund af de betydelige Expropriationsudgifter komme til at koste c. 1,050,000 Rd., og den under Nr. 2 opførte, nemlig et andet Spor til Klampenborg er beregnet, ligeledes med Expropriationsomkostninger, at ville koste ca. 365,000 Rd.; det under Nr. 3 opførte Anlæg vil i det Mindste koste 1,000,000 Rd. Foruden dette er der Spørgsmaal om mindre Modifikationer, ogsaa vedkommende det sjællandske Jernbaneselskab, i den Lov, som blev vedtagen her i forrige Samling, nemlig Loven af 23de Mai 1873, som angik et Jernbaneanlæg imellem Frederiksbund og Kjøbenhavn via Lillerød, eller et andet Punkt paa den nordlige Bane. Ærede Medlemmer ville erindre, at det blev vedtaget her i Thinget, at naar Banen kom til at udmunde ikke nordligere end Holte, var man villig til at give 4 Aars Forlængelse af Opgielsen til det sjællandske Jernbaneselskab. Man har selvfølgelig ladet anstille fornøden Undersøgelse, og er kommen til det Resultat ikke at kunne anbefale Selskabet at paatage sig at lægge Banen saaledes, at den enten udmunder ved Holte eller ved Lyngby; men Følgen deraf er, at der ogsaa er foretaget Undersøgelser over en mere direkte Bane til Kjøbenhavn, saaledes at den udgaar fra Frederiksbund og udmunder ved Frederiksberg Station, som er den første paa Vestbanen. Jeg mangler imidlertid Bemyndigelse til at give Koncession hertil, og den søges da her under samme Betingelse som forrige Gang, nemlig at Selskabet faar 4 Aars Forlængelse af Opgielsen. Dette var, hvad de sjællandske Jernbaneanlæg angaar. Hvad nu Banen paa Lolland angaar, da dreier Spørgsmaalet sig om at indbringe en lille Stump Bane paa 1 Mil, som de allerede i 4 Aar have havt derovre fra Bandholm til Maribo, ind under det Lolland-Falsteriske Jernbanesystem. Det har nemlig vist sig, hvad der jo for Øvrigt er temmelig tydeligt, at det vilde være ønskeligt, at denne Stump Bane, der ganske vist har en stor Betydning derovre, fordi den fører til en god Havn, bliver bragt ind i den almindelige Drift med alle de øvrige