

dre hensigtsmæssig Linie, blive staaende, men endnu mindre, at der er Narvæg til at overføre Begunstigelsen paa den nu foreslaaede Linie, eftersom det — foruden alt hvad der for Øvrigt taler imod at forlænge Selskabets Uopsigelighe — maa antages, at en Jernbane fra Frederiksberg til Frederiksfund, der vil gaa igennem en tætbefolket Egn i Hovedstadens umiddelbare Nærhed, meget snart vil give et passende Udbytte. Den Fordel, der vilde blive det sjællandske Jernbaneselskab til Del ved at faae sin Uopsigelighe forlænget med 4 Aar, vilde derfor være usforholdsmæssig større end det Offer, Selskabet paatog sig ved Anlæget af den omhandlede Bane. For det Tilfælde, at det sjællandske Jernbaneselskab imidlertid ikke skulde ville paatage sig Anlæget af en Jernbane til Frederiksfund, naar det ikke fik Forlængelse af sin Uopsigelighe, vil det efter Mindretallets Mening være urigtigt at affikere Muligheden af, at en saadan Bane kan blive anlagt af Andre umiddelbart fra Kjøbenhavn, og da dette ikke ret vel kan tænkes ad nogen anden Vej end den tidligere Jernbanedæmning, foreslaar Mindretallet at gjøre denes Benyttelse til Havnebanen afhængig af, at det sjællandske Jernbaneselskab forpligter sig til at skaffe Frederiksfund en Jernbane. I Forbindelse dermed foreslaar Mindretallet at optage i § 1 en Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa „en Jernbane fra et Punkt paa den nord- eller vestsjællandske Jernbane til Frederiksfund“, eftersom der, saafremt Mindretallets Forslag om at lade § 9 udgaa vedtages, vilde mangle udtrykkelig Bemyndigelse til at give Koncession paa en Jernbane fra Frederiksberg til Frederiksfund.

Flerparten (Bagger, Bille, Frederiksen, Oct. Hansen, P. Nielsen og P. Pedersen) deler ikke Mindretallets Forventning om, at en Frederiksfundbane i en nær Fremtid vil være et rentabelt Foretagende, og tror ikke, at der er rimelig Udset til, at en saadan Bane, udgaaende umiddelbart fra Kjøbenhavn, vil kunne ventes anlagt. Men navnlig kan Flerparten ikke anse det for rigtigt, om man nu vilde forandre eller tilbagetage de Bestemmelser i Loven af 23de Mai 1873, ved hvilke man, med særligt Betsyn til, at Frederiksfunds-Eggen og Horns Herred gjentagende tidligere er blevet skuffet i sine Forventninger om Jernbaneforbindelse med Hovedstaden, har givet nævnte Egne en bestemt Udset til ved det sjællandske Jernbaneselskab at erholde en saadan Jernbaneforbindelse. Naar det nu, ifølge de siden Lov 23de Mai 1873 anstillede Undersøgelser, maa erkendes, at Frederiksberg Station ubetinget afgiver det heldigste Udgangspunkt for en Bane til Frederiksfund, ser Flerparten ingen Grund til at modsætte sig den i Lovforslagets § 9 indeholdte Bestemmelse om, at der paa det Loven af 23de Mai 1873 indeholdte Vilkaar kan gives Koncession paa en Frederiksfunds-

bane, der udgaaer fra Frederiksberg i Stedet for, som i nævnte Lov forudsat, fra et Punkt paa Nordbanen s. Gr. ved Kjøbenhavns Nørrebro. — Under ingen Omstændigheder tror Flerparten, det vilde kunne forsvares at lægge muligen uovervindelige Vanskeligheder i Veien for Opnaaelsen af den, ogsaa efter Mindretallets Opfattelse, for hele den sjællandske Varetrafik saa særdeles heldige Forbindelse med Kjøbenhavns Havn ved et Spor fra Vigerslev ad den tidligere Jernbanedæmning. Flerparten maa derfor bestemt fravaade at gjøre denes Benyttelse til Havnebanen afhængig af, at det sjællandske Jernbaneselskab forpligter sig til at skaffe Frederiksfund en Jernbane.

Udvalgets fleste Medlemmer finde sig foranledigede til at udtale, at de anse det for ønskeligt, at en Jernbane til Frederiksfund i alle Tilfælde helst bør føres over Slangerup, men man har dog ikke ment at burde opstille dette som en ufravigelig Betingelse.

Naar det i § 3 er foreslaaet, at samtlige Omkostninger ved Expropriationen til de i § 1 nævnte Anlæg skulde udredes af Koncessionshaveren, saa finder Flerparten, at Billighed taler for, at Kjøbenhavns Kommune, der i særlig Grad vil have Fordelen af den foreslaaede Jernbane og det eventuelle Spor fra Østport til Loldboden, medens disse Anlæg ikke kunne ventes at ville forrente sig for det sjællandske Jernbaneselskab, yder et Bidrag til samme i Lighed med, hvad der er paalagt adskillige andre Kjøbstæder som Betingelse for at faae Spor til deres Havne. Et saadant Bidrag vilde passende kunne udredes under den Form, at Kommunen uden Bederlag afgiver den paa Kommunens Grund liggende Del af den gamle Jernbanedæmning, som den i sin Tid har faaet overdraget gratis (den paa Amtets Grund liggende Del af samme overlades uden Bederlag af Staten), og ligeledes uden Bederlag afgiver de øvrige til de nævnte Anlæg fornødne Grunde, som eies af Kommunen, dog kun forsaavidt disse Grunde skulde anvendes til selve Sporet, ikke til Bygninger, Oplagspladse og andre Anlæg, som maatte blive satte i Forbindelse med Havnebanen. Udvalget, med Undtagelse af Bille, stiller derfor Forslag om at gjøre Koncessionen til de nævnte Anlæg afhængig af, at Kjøbenhavns Kommune indvilger heri.

Naar det i samme Paragraf hedder, at Omkostningerne ved Statstilfynet med Banernes Udførelse og Drift udredes af Koncessionshaveren, finder Udvalget det rigtigere at foreskrive, at disse Udgifter erstattes Statskassen af Koncessionshaveren, saaledes at denne ikke har Noget at gjøre med nogen umiddelbar Betaling til de Personer, som Statstilfynet overdrages.

Ændringsforslagene til § 5 ere dels en Følge af de til § 1 foreslaaede Tilføjelser, dels gaa de ud paa udtrykkelig at fastslaa, at Statsgarantien kun maa omfatte den til Anlagene bevislig anvendte Kapital (derunder Rentetab i