

havn faar den under Nr. 3 foreslaaede Forbindelse med de sjællandske Jernbaner, kan der dog ikke tillægges Forbindelsessporet nordfra til Lødboden en saadan Betydning, at man tror at burde knytte det som en Betingelse til det under Nr. 1 nævnte Anlæg. — Ligeledes foreslaas kun en mindre Ændring til Nr. 3, hvorefter Sporet langs den tidligere Jernbandedæmning fra Wigerslev forbi Valby vil kunne anlægges, hvad enten Forbindelsen mellem Kjøbenhavns nuværende Banegaard og Havnen tilveiebringes ved en Tunnel under Vesterbrogade eller ved et Spor i denne Gades Niveau. Godstrafiken fra Havnen til Banegaarden vil formentlig kunne føres over Vesterbrogade i Niveau og indrettes saaledes, at den ikke udfætter den almindelige Færdsel ad den nævnte Gade for Fære eller væsentlig Ulempe. Under denne Forudsætning vil Udvalget anse det for uønskeligt at fordyre Anlægget med den omtalte Tunnel; men under alle Omstændigheder bør en saadan Tunnel kun stilles som Alternativ til Sporet i Niveau og ikke tillige til Forbindelsen ad den gamle Jernbandedæmning, der vil have sin selvstændige Betydning for den umiddelbare Forbindelse mellem de vestsjællandske Jernbaner og Kjøbenhavns Havn, men vil være en uforholdsmæssig lang Omvei fra Kjøbenhavns Banegaard til Stadens Havn.

Udvalget finder, at der i Forbindelse med de heromhandlede for Hovedstadens Jernbaneforhold vigtige Anlæg og navnlig samtidig med, at der aabnes det sjællandske Jernbaneselskabs Afgang til Kjøbenhavns østlige Del ved den i Lovforslagets § 1 under Nr. 1 omhandlede Bane, bør søges imødekomet et oftere udtalt Ønske om en mere direkte Forbindelse mellem Kjøbenhavn og sammes Nord for Klampenborg-Stationen beliggende Oppland, navnlig den for Hovedstadens Forsyning vigtige Egn omkring Hørsholm. Hele Udvalget er derfor enig om at foreslaa, at Regjeringen bemyndiges til at give Koncession til en Bane til Hørsholm, og navnlig at saadan Koncession tilbydes det sjællandske Jernbaneselskab til en Fortsættelse af Klampenborgbanen. Naar man imidlertid ved at give det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa et Anlæg fra Hellerup til Kjøbenhavns østlige Del gjør nævnte Selskab til Herre over Afdelingen til denne Del af Byen, kunde der være Grund til at frygte for, at man derved lettelig vilde affære Udsigten til at faae en Hørsholm-Bane anlagt eller dog gjøre dette Anlæg afhængigt af nævnte Selskabs Lykke. Et Flertal stiller derfor Forslag om, at der ikke skal kunne gives det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa en Bane til Kjøbenhavns østlige Del, medmindre det tillige overtager Anlægget af en Jernbane fra Klampenborg til Hørsholm, eller dennes Anlæg ved Andre maatte være sikket, og i Forbindelse dermed foreslaas samme Flertal en ny Paragraf, som bemyndiger Regjeringen til at give Andre Koncession enten paa

en Jernbane fra den østlige Del af Kjøbenhavn til Hørsholm eller paa en Jernbane i Fortsættelse af Klampenborgbanen gjennem Sagersborg Dyrehave forbi Vedbæk til Hørsholm. Den sidstnævnte Bane tænkes — hvad enten den bliver udført af det sjællandske Jernbaneselskab eller af Andre — ført i Nærheden af Dyrehavens østre Hegn, hvorved den maa forudsættes at ville affære en Strimmel af Dyrehaven, som vil have en ikke ringe Værdi, naar den bortsalges til Lyttstæder. Udvalget stiller Forslag om at bemyndige Finansministeren til saadant Bortsalg ved Auktion i større eller mindre Dele.

En lignende Betænkelse som ved den under Nr. 1 nævnte Bane nærer et Mindretal af Udvalget (Spøgsbro, N. Senjen, G. Petersen og Tauber) med Hensyn til at overlade det sjællandske Jernbaneselskab den tidligere Jernbandedæmning, som er den eneste befemte Afgang vestfra til Kjøbenhavn. Ved Loven af 23de Mai 1873 blev Regjeringen bemyndiget til at give det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane til Frederikssund samt til at forlænge den Selskabet tilkommende Uopsigelighed med 4 Aar, indtil 1ste Januar 1900, saafremt Tilslutningen til den nordsjællandske Bane ikke sker nordligere end ved Ny Holte. Nu ønskes den samme Begunstigelse tilstaaet Selskabet, naar det lader Frederikssundbanen udgaa fra den vestsjællandske Jernbane ved Frederiksberg Station. Ligesom Folkethingets Flertal i Samlingen 1872—73 nærede stor Betænkelse ved at gaa ind paa denne Begunstigelse, saaledes finder det nævnte Mindretal af nærværende Udvalg, at der nu, da man har ladet henved 2 Aar gaa hen uden at benytte den dengang givne Bemyndigelse, ikke er Aarsag til at udvide den, men tværtimod til at tage den tilbage. En Forlængelse af den det sjællandske Jernbaneselskab tilkommende Uopsigelighed er til Ugunst for Statskassen, der maa have Fordel af snarest mulig at overtage de sjællandske Jernbaner, hvis Udbytte kan ventes at ville stige betydelig i Aarenes Løb; den er til Ugunst for Statsbanernes Drift, som vil kunne indrettes paa en hensigtsmæssigere Maade, naar Staten tillige kommer i Besiddelse af de Baner, der udgaa fra Hovedstaden; den er endelig til Ugunst for den sjællandske Befolkning, der med Hensyn til Forbedringer ved Banerne og deres Drift ikke finder den Snødekommen fra et privat Selskabs Side, som den kunde vente, dersom Staten eiede Banerne. I det Forslag, der nu stilles fra Regjeringens Side i Lovforslagets § 9, ligger en Erkendelse af, at en Frederikssundbane hensigtsmæssigt bør udgaa fra Frederiksberg Station, og naar dette er Tilfældet, mener Mindretallet, at der ikke er nogen Aarsag til at lade den i Loven af 23de Mai 1873 tilstaaede Begunstigelse, som var knyttet til en anden, min-