

XXVIII.

Betænkning

over

Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v.

(Afgiven af Folketingets Udvalg den 18. Februar 1914.)

Den Tanke, som ligger til Grund for nærværende Lovforslag om Ændring af Jernbaneloven af 27. Maj 1908: At lade Jernbanen fra Helsingør til Hornbæk forlænge til Gilleleje — tiltrædes af hele Udvalget. Udvalget har besigtiget de paa-gældende Egne. Under dette Besøg erfarede man, at det er den koncessions-søgende Komités Hensigt, saafremt den udbudte Aktietegning ikke indbringer tilstrækkelig Anlægskapital, at optage et Laan. Dette Laan vil, hvad enten det optages som Prioritetslaan, eller Beløbet skaffes til Veje ved Udstedelse af Præferenceaktier, trykke Jernbanens Forrentningsevne til Skade for den af Staten anbragte Kapital. Endvidere føler Udvalget sig ikke tiltalt af det Samarbejde, som i Henhold til Lovforslagets Motiver søges tilvejebragt mellem de to Jernbaneselskaber, idet man befrygter, at der vil kunne opstaa Gnidsningsmodstand imellem de to Selskabers Bestyrelser til Skade for Drifts-udbyttet, og endelig finder Udvalget det mindre heldigt, at Staten i Kraft af sin Andel i Helsingør—Hornbæk-Banen skal

være Medgarant for Forrentningen af den nye Anlægskapital i Jernbanen fra Hornbæk til Gilleleje.

Af disse Grunde foreslaar Udvalget, at Lovforslaget affattes saaledes, at Staten tager Aktier for Halvdelen af Anlægssummen, og at Koncessionen gives til Jernbaneselskabet: Helsingør—Hornbæk, hvorved hele Anlægget indskrænkes til *en naturlig Forlængelse af denne Bane til Gilleleje.*

Denne Fremgangsmaade begrundes af Udvalget med Ønsket om derved at komme udenom de forannævnte uheldige Forhold, og navnlig idet man peger paa de betydelige Interesser, som Staten mere end nogen anden har i denne Bane — økonomiske Fordele i dette Jernbaneanlæg, som neppe noget andet Sted i Landet for Tiden: direkte og kort Jernbaneforbindelse mellem *Statens to Havne*, en ved hver Ende af Banen: Helsingør og Gilleleje, og i Særdeleshed de af alle anerkendte betydelige Grundejerinteresser. Statens Indflydelse ved Stemmeafgivning vedrørende Driften bør derfor opretholdes ved Hjælp af mindst Halvdelen af Stemmerne.