

samme, været ført Forhandlinger om et saadant Anlægs Udførelse. Den Ordning, der som den simpleste først frembød sig for Tanken, var selvfølgelig den, at Anlægget overtoges af det sjællandske Jernbaneselskab; men da Selskabets Bestyrelse ikke har ment at kunne gaa ind herpaa, har Finansministeriet som øverste Domainebestyrelse foreslaaet, at Udgifterne skulde søges udrede i Forening af de af Egnens Beboere, der maatte være interesserede i Banens Anlæg, Staten og det sjællandske Jernbaneselskab. De Private skulde da tilveiebringe Halvdelen af Anlægskapitalen mod at faa Preferenceaktier i Banen, saaledes at dennes Nettoudbytte forlods anvendes til at give disse 4 pCt., medens Staten og Jernbaneselskabet skulde tilskyde hver $\frac{1}{4}$ af Anlægskapitalen. Paa dette Forslag er det sjællandske Jernbaneselskabs Plenarbestyrelse gaat ind under Forudsætning af, at Generalforsamlingen dertil giver sit Samtykke, og Finansministeriet har derefter opfordret nogle private Udvalg, der have dannet sig i Helsing og Græsted, til af al Magt at fremme Tegningen af den Del af Anlægskapitalen, der vil være at tilveiebringe af de Private. Hvorvidt det her efter vil lykkes at faa Sagen ordnet paa det angivne Grundlag, lader sig vel for Tiden ikke sige, men man har dog anset det rettest allerede nu at søge den fornødne Bemyndigelse udvirket for Regjeringen til at meddele Koncession paa Jernbanens Anlæg, og til at yde det nævnte Bidrag af Statskassen til dets Udførelse.

Hvad Retningen af en saadan Lokomotivbane gennem Skoven angaar, da har der været Spørgsmaal om at føre den til forffjellige Endepunkter, navnlig enten til Helsing eller til Græsted. En Bane gennem Skoven til Græsted vilde vistnok være den, der stemte bedst med Skovvesenets Interesser, men ligesom disse dog ogsaa — om end mindre fuldstændigt — ville kunne tilfredsstilles ved en Bane med Endepunkt i Helsing eller i Retning af Helsing, naar den, som paatænkt, føres over Gribso og over eller til Maarum, saaledes maa den Omstændighed, at Anlægget, som ovenfor anført, for en meget stor Del tænkes tilveiebragt ved

Deltagelse af Private, ogsaa medføre, at Skovvesenets Interesser ikke kunne blive udelukkende gjældende, men at den Bane vælges, der bedst er istand til i tilstrækkelig Grad at samle de private Interesser i de paagjældende Egne om sig. I saa Henseende er der nu Meget, der taler for, at en Bane til Helsing er at foretrække, men da dette dog for Tiden ikke kan anses for afgjort, har man fundet det rettest, for alle Eventualiteters Skyld ikke at slaa Banens Retningslinie endelig fast ved selve Loven. Med Hensyn til Bekostningerne tilføies, at de tvende Baner, man efter det Ovenanførte nærmest har havt for Dje, begge antages at ville kunne bygges for omtrent 500,000 Rd.

Hvad angaar den Del af Anlægskapitalen, der skal udredes af det sjællandske Jernbaneselskab, maa denne tilveiebringes enten ved at forbruge af Reservecapitalen eller ved Optagelse af Prioritetslaan eller endelig ved Udvidelse af Selskabets af Staten garanterede Aktiekapital. Efter Ministeriets Formening vil det imidlertid være vigtigt at anvende Reservecapitalens Midler i det heromhandlede Diemed, og man har derfor i Lovforslagets § 8 foreslaaet, at Regjeringen skal bemyndiges til at tillade Selskabet at tilveiebringe de fornødne Penge paa en af de tvende sidstnævnte Maader.

Naar Banen er fuldført, vil det aabenbart være hensigtsmæssigt og billigt, at det sjællandske Jernbaneselskab overtager dens Drift, og dets Bestyrelse har ogsaa erklæret sig villig hertil. Da Selskabet imidlertid ikke kan anses berettiget til at gaa ind herpaa uden særlig Lovhjemmel, har man i Forslagets § 8 optaget en Bestemmelse om, at Indenrigsministeren skal kunne tillade, at Selskabet overtager Banens Drift.

3. Hvad angaar den i Lovforslagets § 1 under Nr. 3 nævnte Bane, er der ikke begjært nogen Rentegaranti for samme fra Statskassens Side, men kun de almindelige Begunstigelser som tilstaa for Jernaneanlæg, navnlig i Henhold til Kundgjørelse af 15de Marts 1845.