

landeveie indtil et Gjennemsnitsbeløb af 2,200 Rd. pr. Mil, og til Hovedreparation af forlængst fuldførte Veifstrækninger, hvilket Arbeide endnu staaer tilbage paa henved 5 Mil i Sjælland og Fyen, et Beløb af 50,000 Rd. aarlig, indtil Hovedreparationen af nysnævnte Veifstrækninger er fuldført, og derefter indtil Videre 25,000 Rd. aarlig til Omlægning af Hovedlandveisgader.

Jeg skal dernæst gaae over til den helsingøeriske Jernbanesag. Det vil være i det høitærede Things Grindring, hvorledes dette Forhold for Tiden staaer. Der er ved Lov af 16de Februar 1856 givet Regjeringen en Bemyndigelse til at give Concessjon til vederhæftige Ansøgere paa 100 Aar, med sædvanlig Tilbagekjøbsret for Staten, til udelukkende Anlæg og Brug af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør med Sidebaner, samt til at indrømme Vedkommende Fritagelse for Brug af Stempelpapir og lignende Rettigheder, dog ingen Rentegaranti fra Statens Side. Det Spørgsmaal er opstaaet, om man ikke ved Siden af den i Loven fastsatte Form, nemlig 100 Aar med Tilbagekjøbsret, kunde som et Alternativ tænke sig en Concessjon paa en kortere Tid, men uden Tilbagekjøbsret, og Regjeringen har troet efter den dertil givne Anledning at burde søge en saadan Bemyndigelse, saaledes at den ogsaa, saafremt der maatte findes Anledning til at foretrække denne Ordning, kunde meddele Concessjon paa et Tidrum af indtil 50 Aar fra Banens Aabning at regne, uden at der betingedes Tilbagekjøbsret. Det andet Punkt, som omhandles i Lovforslaget, har Hensyn til de i Loven af 16de Februar d. A. omhandlede Begunstigelser. Naar der er Tale om at indrømme Vedkommende Fritagelse for Brug af Stempelpapir og lignende Rettigheder, dog ingen Rentegaranti fra Statens Side, saa ere de Ord „lignende Rettigheder“ vistnok temmelig ubestemte; men efter den hele historiske Udvikling betvivler jeg ikke, at der har været tænkt blandt Andet paa Toldgodtgjørelse, maaskee ogsaa paa vederlagsfri Afstaaelse af Domainegrunde. Der frembyder sig nu som en Følge af den Grændse, der er dra-

gen mellem de almindelige Rigsanliggender og de særlige Landsanliggender, den Giendommelighed, at, hvis der, saaledes som det tidligere i visse Tilfælde har været indrømmet, med Hensyn til dette Jernbaneanlæg skulde tilstaaes Toldgodtgjørelser og vederlagsfri Afstaaelse af Domainegrund, saa vilde dette, som Sagen ved første Betragtning nærmest stiller sig, føre til en Udgift, en Dpoffrelse for det danske Monarchi til Fordeel for et Anliggende, som er et Provindsanliggende. Sagen har været forhandlet med de Ministerier, som nærmest høre at varetage Monarchiets finantistelle Interesser, og det er paa det Bestemteste blevet erklæret, at en saadan Indrømmelse til Fordeel for et kongerigt Anliggende ikke kunde ventes paa Monarchiets Beføstning. Det er bleven gjort gjældende, og jeg tør aldeles ikke sige, at det jo er med Føle, at det jo er med god Grund, at det vilde være principstridigt, i sine Consequenter blive farligt, at det vilde lede til megen Strid, dersom navnlig Toldgodtgjørelse saaledes skulde indrømmes fra Monarchiets Side, at der derved vilde opstaae idelige og idelige Conflicter, idet saa een Landsdeel, saa en anden vilde fordrøe slike Godtgjørelser, at der vilde finde en ængstelig og besværlig Prægravationsefterregning Sted, og at derfor det ene Rigtige vil være, at den Landsdeel, hvor Jernbaneanlægget skal finde Sted, selv overtager den dermed forbundne Udgift, dersom den finder, at Foretagendet for tjener en saadan Understøttelse. Hvad det andet Punkt — jeg kan ligesaa godt nævne det strax, skjøndt Lovforslaget kun omhandler Toldgodtgjørelser, fordi der upaatvilelig ogsaa vil blive talt om det — vederlagsfri Afstaaelse af Domainegrund angaaer, saa har jeg for min Person, og Regjeringen efter min Udvikling af Sagen, ikke fundet Anledning til i Lovforslaget at optage nogen Begjering om Bemyndigelse til at indrømme en saadan Begunstigelse. Det er forekommet mig, at, naar man opfatter Sagen skarpt, kan det ikke have nogen Indflydelse i denne Henseende, enten det er Hans Majestæt Kongen eller hvilken som helst anden Mand, der eier en eller anden Grund, og ligesaa lidt som man, fordi en Privatmand muligens har Fordeel af Jernbanen, idet hans