

den affagte Kjendelse, kan denne underkastes en hyderligere Prøvelse, naar denne Part inden 3 Maanedes efter Kjendelsens Afslutning, derom henvender sig til Indenrigsministeren, der foranstalter en Overcommissiøn bestaaende af 5 Medlemmer, hvoraf fornævnte Minister udnævner Formanden; Ministeren for Kirke- og Underviisningsvæsenet udnævner to og de Afgiftspligtige to Medlemmer.

vedtoges eenstemmigt med 66 Stemmer.

9) Sammes Forslag til § 9:

Sidste Punktum udgaaer.

forfattedes med 58 Stemmer mod 5.

10) Forslag af Kirke- og Underviisningsministeren til Titlen:

Lovens Titel forandres til:

Forandring i Udbetaling af Tiendeafgiften for Føl, Kalve, Lam, Rib og Biskværme samt Smaarebvel m. m.

vedtoges eenstemmigt med 62 Stemmer.

Lovforslaget (see Anh. A) blev derpaa, efterat Formanden med Thingets Samtykke havde fritaget sig for at lade det oplæse, sat under Afstemning og vedtoges eenstemmigt med 66 Stemmer.

Lovforslaget bliver nu at tilbagevende til Landstthinget.

Man gif derpaa til det følgende Nummer paa Dagsordenen: Anden Behandling af Udkast til Lov om Concession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør med Sidebane til Klampenborg. (Første Behandling findes i Tidenden Sp. 892 ff., Udvalgets Betænkning i Anh. B Sp. 219 ff.)

Førinden de af Udvalget stillede Endringsforslag, der findes i Betænkningen (Anh. B Sp. 235—36), var intet Endringsforslag fremkommet.

Samtlige Lovudkastets Paragrapher tilligemed de stillede Endringsforslag fattedes under Et under Forhandling.

**Ordføreren** (Schovelin): Det er nu atter en Jernbanefag, der foreligger til Forhandling, men Forholdet stiller sig heldigere i dette Tilfælde end i det, der for nogle Dage siden forelaa. Da dette Lovudkast var til første Behandling, blev der vel fra forskjellige Sider i Thinget ytret Indvendinger imod det, saaledes som det da var affattet, men disse Indvendinger vare indbyrdes overeensstemmende, idet de hovedsagelig gif ud paa, at Loven ikke burde tillade, at Jernbaneanlægget fra Kjøbenhavn til Helsingør begyndte med, at man alene byggede Strækningen fra Kjøbenhavn til Dyrehaven, saa at det blev overladt til Fremtiden, hvorvidt Fortsættelsen skulde komme eller ikke, og det blev derfor fra forskjellige Sider ytret, at det vilde være ønskeligt, at Loven blev affattet saaledes, at den hele Bane skulde anlægges paa een gang. En anden Indvending, der blev fremsat mod Lovudkastet, var den, at der deri var opstillet to forskjellige Maader, hvorpaa den fornødne Capital kunde bringes tilveie, nemlig enten ved at det sjællandske Jernbaneselskab optog et Prioritetslaan, eller ved at der blev oprettet et særligt Actieselskab, men det blev ogsaa ved første Behandling herom udtalt, at denne Bane maatte kunne drives paa en fordeelagtigere Maade i Forbindelse med Banen til Korsør, end naar den blev et særligt Foretagende. Disse Ansuelser har Udvalget ogsaa været enigt om, og det har derfor i det Væsentlige kunnet indskrænke sig til at affatte de forskjellige Endringsforslag, som vare nødvendige for at udtrykke disse Tanker.

Det første Endringsforslag, som er stillet, gaaer væsentlig ud paa at paasthyde Sagen; der er i Lovudkastet ikke bestemt nogen Tid, inden hvilken Concessioner skal være givne, men Udvalget har meent, at man burde fastsætte en saadan for at paasthyde det hele Anlæg, og man har da meent, at man billigt kunde forlange, at det sjællandske Jernbaneselskab skulde tage sin Bestemmelse i Løbet af indberørende. Naar, altsaa at Concessionen skulde være givet inden Udgangen af Aaret 1861. Forslaget under Nr. 3 gaaer ud paa at forandre Ordet „Helsingør“ til „Helsingørs Havn“. Det kunde nemlig tænkes, at Jernbanen ved Helsingør blev