

have en enkelt fortløbende Linie eller om den tillige vil anlægge Sidebaner; men netop af denne ganske formelle Grund kan jeg ikke være enig med de øvrige Herrer i Udvalget om at forandre Lovudkastets Titel; det forekommer mig ganske simpelt, at vi kunne beholde den, da det dog fremgaaer af hele Betænkningen, at man mener, at Regjeringen skal have frie Hænder, og vil man forandre Lovudkastets Stedbenævnelser, saa mener jeg, at man gjør det simplest derved, at man nævner de Punkter, hvorimellem Jernbaneforbindingen skal være, og saa overlader det til Regjeringen at forene disse forskjellige Punkter paa den Maade, den finder det hensigtsmæssigt. Jeg har derfor med Hensyn til Benævnelsen stillet et andet Forslag end Udvalget; men jeg vil tilstaae, at det er mig ligegyldigt, hvad enten man antager det ene eller det andet, medens det dog forekommer mig correctere, naar man vil forandre Lovens Titel og Stednavne, da at optage det af mig stillede Forslag. Det ærede Thing vil bemærke, at jeg i Forslaget under Nr. 10 har tilladt mig at foreslaae, at der tilføies en særegen Paragraph, saalydende:

„Saafrømt det sjællandske Jernbaneselskab ikke inden 1ste Januar 1862 har tilveiebragt den fornødne Capital og stillet Regjeringen antagelig Sikkerhed for Banens Udførelse, skal Regjeringen være bemyndiget til at overdrage det Selskab eller den Entrepreneur, som efter en med passende Tidsfrist forudgaaet offentlig Beskjæftigelse maatte melde sig og være villig til at underkaste sig alle Regjeringens Bestemmelser med Hensyn til en uhindret Forbindelse med og Transit over begge Baner, Concession for den i § 1 nævnte Tid paa den her omhandlede Bane med et aarligt Tilskud af indtil 8000 Rbd. pr. Mil i 25 Aar, dog kun forsaavidt samme ikke maatte forrente 4 pCt., og med Tilbagekjøbsret for Staten til samme Tid og paa samme Betingelser, som ere fastsatte for Banen mellem Kjøbenhavn og Korsør.“

Jeg skal tillade mig med et Par Ord yderligere at motivere, hvorfor dette Forslag forekommer mig i flere Henseender at være hensigtsmæssigt. Jeg har for det Første stillet det, fordi det synes mig usikkert, om det sjællandske

Jernbaneselskab overhovedet vil overtage at bygge Banen til Helsingør; jeg maa nemlig bede erindret, at den sjællandske Bane snart, i det Mindste synes det saa, vil opnaae at forrente sig. Naar Selskabet faaer tilbagebetalt, hvad det skylder Staten, følger deraf, at der for Selskabet opstaaer Haab om at faae et yderligere Udbytte af sine Actier end 4 pCt., og det vil da — selv om Bestyrelsen maatte være enig i det Hensigtsmæssige i at overtage den helsingørste Bane — mulig sige: Nei, det vedkommer ikke os; thi selv om vi antage, at den helsingørste Bane kunde betale sig for Staten, vil det dog være tvivlsomt, om den kan forrente 4 pCt., og vi have derfor bedre ved at blive staaende ved, hvad der er udført, thi det kan ikke ligge i vor Interesse at risikere nye Capitaler for at anlægge en ny Bane, hvorved Udbygningen til et høiere Udbytte end 4 pCt. berøves os. Men jeg sætter ogsaa, at Generalforsamlingen i den sjællandske Bane blev enig om at ville overtage Anlæggelsen af Helsingørsbanen, saa maa man dog lægge Mærke til, at det for det Første kan være tvivlsomt, hvorvidt Pengene vilde kunne erholdes paa gunstige Betingelser, og man kan dernæst ogsaa nære Tvivl om, hvorvidt Selskabet, selv naar denne Betingelse er opnaaet, da i Virkeligheden faaer optaget den fornødne Capital til hele Banens Bygning. Lad os antage, at Generalforsamlingen bliver enig om, at der udfordres 3 Millioner til Udførelsen af Banen; og man bliver enig med Regjeringen, samt begynder paa Banen, men at det, naar man faaer kommen til Slampenborg, viser sig, at de tre Millioner ikke ere tilstrækkelige. Man sammenkalder da en ny Generalforsamling, det bliver da et Spørgsmaal, om ikke denne siger: Vi vare vel villige til at give de tre Millioner, men ikke til at give f. Ex. 3½ Million; lad os derfor blive staaende ved Slampenborg, thi derved have vi i Forening med Korsørbanen en fuldkommen rentabel Bane. Hvad der dernæst forekommer mig at være uheldigt er, at Ministeren, naar han kun har Bemyndigelse til at forhandle med det sjællandske Jernbaneselskab, kommer til at staae usikker og uselvstændig. Det ligger i Sagens Natur, at det er af stor statsøkonomisk Interesse, at Taxterne for Trans-