

Lid skal ydes, at der derved udtryffeligt var forbeholdt den lovgivende Magt i sin Lid ved Finantsloven at tage en anden Bestemmelse. Hvis dette ikke er Meningen, saa er det Sele meningsløst. Naar man sammenligner den nuværende Tilstand med den, der fandt Sted paa Absolutismens Tid, og spørger, om man ikke i sin Tid, naar den absolutistiske Souveræn havde lovet et Bidrag i et privat Viemed og havde forpligtet sig lige over for en Privat, kunde gaa ud fra, at Sagen vilde gaa i Orden, og om ikke den vedkommende Private vilde kunne lægge dette til Grund for sin Beregning, saa svarer jeg dertil, at det kunde han ganske sikkert gjøre, men han vilde ikke kunne gjøre det, dersom den absolute Konge, samtidig med at han paatog sig Forpligtelsen, havde tilføjet en Reservation om, at han, naar det kom til Stykket, vilde forbeholde sig Ret til at tage en anden Bestlutning. Det er egentlig dette, som det ærede Medlem vil have, at man skal forbeholde Lovgivningsmagten, nemlig Ret til, en Gang paa Finantsloven at tage en anden Bestemmelse om det, der her er Tale om, og saa siger jeg: Naar Stillingen skal være en saadan, at det skal forbeholdes Lovgivningsmagten til enhver Tid at tage en ny Bestemmelse, saa kan ingen fornuftig Mand indlade sig med Staten lige overfor en saadan Reservation. — Med Hensyn til den under Nr. 1 i denne Lov opførte Jernbane, nemlig til Frederiksbund, skal jeg bemærke, at jeg i Overensstemmelse med de Anskuelser, som jeg har om Kostbarheden af Jernbaneanlæg for Tiden, og i Overensstemmelse med, hvad jeg derom udtalte igaa, maa antage, at det virkelig er et temmelig betydeligt Offer, der gjøres af det sjællandske Jernbaneselskab derved, at det paatager sig at bygge denne Bane, og jeg maa derfor mene, at den Pris, der forlanges, nemlig disse 4 Aars Forlængelse af Selskabets Koncession, er i alt Fald ikke meget for høi som Betaling for at hjælpe til at skaffe den Landsdel en Jernbane, som har en grundet Forventning om at faae en saadan; men jeg maa paa den anden Side samtidig dermed fremhæve, at, hvis Meningen er, at det sjællandske Jernbaneselskab i den Grad skal have Hals og Haand over os, at der ikke skulde kunne være Tale om at anlægge en anden Bane paa Sjælland, som maa siges at konkurrere med de Baner, som det sjællandske Jernbaneselskab en Gang har anlagt, saa er ikke alene en Forlængelse paa 4 Aar, men endog blot en Forlængelse paa 4 Maaneder af Koncessionen altfor meget at indrømme det sjællandske Jernbaneselskab. Det kan ikke være Meningen, at gode, fornuftige og rentable Jernbaneanlæg ikke skulde kunne foretages her paa Sjælland, navnlig saadanne, der i væsentlig Maade vilde bidrage til Kjøbenhavns Forsyning og til Befvemmelighed og Nytte baade for Kjøbenhavns og Omegnens Beboere, fordi man er bange for at komme til at konkurrere lidt med det sjællandske Jernbaneselskabs

Baner. Jeg er altsaa ikke imod at gaa ind paa en saadan Forlængelse af Koncessionen, bestandig under det Forbehold, at man ikke af Hensyn til det sjællandske Jernbaneselskab skal være generet ved at anlægge Jernbaner, hvorved man ikke gjør noget Indgreb i Selskabets Eneret. De to andre i denne Lov opførte Jernbaner have efter min Opfattelse en særlig Betydning for Staten derved, at de ikke ganske kunne siges at være lokale Baner, men i alt Fald til en vis Grad maa siges at være Led i den gennemgaaende Trafik. Dette gjælder om den under Nr. 2 nævnte Jernbane fra Hillerød gjennem Gribskov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven. Hvad enten det bliver til Græsted eller Helsing, at Banen anlægges, vil der forhaabentlig i en nær Fremtid fremkomme Planer, der kunne gennemføres, om at forfatte disse Linier til et Punkt paa Nordsjællands Kyst og derved tilvejebringe den mest isfri Forbindelse mellem Sjælland og Sylland, som der overhovedet kan opnaas. I saa Henseende kan jeg ganske slutte mig til, hvad der blev udtalt af et æret Medlem her lige overfor (L. Larsen). Naar jeg skulde udtale min Mening om, hvor det vilde være rigtigst at føre Banen hen, enten til Helsing eller til Græsted, saa tror jeg, at der bør lægges en vis Vægt paa, at der bagved Hillerød ligger en Kjøbstad, nemlig Frederiksbøert, som Banen eventuelt kunde føres til. Frederiksbøert ligger, saavidt jeg veed, ikke mere end 1 eller 1½ Mil fra et Punkt paa Nordkysten, hvor der meget vel kunde anlægges en Havn, og hvor navnlig Endepunktet kunde blive af stor Betydning for Odsherreds Forbindelse med Hovedstaden. Da det nu tillige er oplyst, at den Kapital, som der fordras i Tilskud fra Statens Side, nemlig 125,000 Rd., maa antages at blive forrentet ved, hvad Staten vil spare paa den nuværende Brændetransport, saa finder jeg, at det i alle Maader er anbefalelsesværdigt at yde et saadant Bidrag fra Statens Side. Jeg maa dog imidlertid tillade mig at udtale en Tvivl om, hvor vidt der virkelig er Udfigt til, at denne Bane kan komme i Stand. Efter hvad jeg har erfaret, er der ikke megen Udfigt til, at Halvdelen af Kapitalen, der vil være omtrent 250,000 Rd., skulde kunne tegnes ved privat Spekulation i vedkommende Egn. Der er, saavidt jeg veed, gjort temmelig betydelige Anstrængelser i saa Henseende, men det Resultat, som man har opnaaet, svarer langt fra til Forventningerne. Jeg tror nok, at dette til en vis Grad ligger i den Form, der er valgt for denne Samvirken af de forskellige Faktorer ved dette Jernbaneanlæg, og jeg tror overhovedet ikke, at den er meget klar. Det synes efter § 9, som om der her skal være Tale om at give Koncession enten til Private eller til vedkommende Kommuner, og saa siges der, at Staten bidrager med en Fjerdedel og det sjællandske Jernbaneselskab med en Fjerdedel. Jeg vil tillade mig at spørge den