

og Forlystelser, med. Endelig foreslaas der en Bane fra et Punkt paa den nordvestjællandske Bane til Seirøbugt, og det er formodentlig det Projekt, der staar i Forbindelse med Grenaa som Udsjorselshavn. Ja, jeg synes blot, at man kunde vente, til Lammefjorden var udtørret, inden man byggede en Jernbane over den, og der er neppe begyndt paa Udtørringen endnu, ligesom den nordvestjællandske Bane heller ikke er færdig. Det er i Øvrigt en Bane, som der ikke kan være det Allermindste at indvende imod, ligesaa lidt som imod Banen fra Slaagelse til Næstved; det er en overmaade nyttig Bane, og Banen fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa Dens Sydside kan der naturligvis heller ikke indvindes Noget imod. Jeg vilde tro, at den ærede Minister vilde tjene den jællandske Trafik bedre, hvis han i Stedet for at anlægge Frederiksfund-Banen vilde faae det jællandske Jernbaneselskab til at anlægge den Bane, han har givet Udsigt til i Folkethinget, nemlig til Kungsted, og lade det være Selskabets egen Sag, om det vil føre den til Nordbanen eller Skovbanen. Dersom det foretrækker en Bane igennem Dyrehaven, saa er det naturligvis det Nærmeste, men det har sine Ulemper baade for Dyrehaven og for dem, der besøge den; der kan gjøres Indvendinger derimod. Vil man derimod ikke lægge den derigennem, saa ser jeg ikke rettere, end det er billigere at bygge den fra Nordbanen end fra Klampenborgbanen; men der er aldeles ingen Grund til at give det jællandske Jernbaneselskab en forlængt Koncession af 4 Aar for Banen til Kungsted, thi den vil betale sig godt, og det er det, Frederiksfundsbanen ikke vil. Jeg vilde altsaa foretrække, hvis Ministeren vilde gaa ind paa, at man i Stedet for Frederiksfundsbanen skjød Kungstedbanen ind, eller, hvis man vilde beholde Frederiksfundsbanen, stillede det alternativt, om den skulde bygges til den vestjællandske eller nordjællandske Bane. Jeg tror, at den ved at komme til Taastrup vil komme igennem et meget frugtbart og velstaaende Distrikt, som den da vil sætte i nogenlunde nær Forbindelse med Kjøbenhavn, medens den ved at føres til Lillerød vil komme til at gaa med ligesom tomme Vogne.

Fischer: Ved denne Lov befinde vi os nu paa et ganske andet Trin end med den foregaaende Sag, ikke blot fordi de her omhandlede Jernbaner ligge paa Derne, men ogsaa i den Betydning, at her er Tale om et ganske andet Forhold mellem Staten og Jernbaneanlægene, end i den foregaaende Lov. Efter de tidligere engelske Grundsetninger besluttede vi jo nemlig, at lade Private bygge vore Jernbaner, dengang Banen fra Kjøbenhavn til Roskilde skulde anlægges; Forsættelsen er derfor fket i samme Spor, og indtil den Tid kommer, da man bestemmer sig til at udløse det jællandske Jernbaneselskab, og det kan udløses, maa det anses for rigtig, at den samme Grund-

setning følges ved alle andre Baner, der anlægges paa Derne. Deraf følger nu efter mit Sjøn, at Indenrigsministeren maa tage væsentligt Hensyn til, hvad der kan opnaas med Hensyn til Jernbaneanlæg til en given Tid, naar man overhovedet ønsker Fortsættelse af Jernbaneanlægene. Det er ingenlunde min Mening dermed at sige, at den høitærede Minister skulde give Koncession til alle dem, der møde med Begjæring derom, uden at der er Udsigt til, at Projekterne ville kunne lykkes, det mener jeg paa ingen Maade; tværtimod erkjender jeg, at der under de nuværende Forhold kan være god Grund til at holde noget igjen. Man maa nemlig erindre, at Jernbaneanlæg uden Expropriationsret vanskelig vilde være udførlige, og man maa ikke glemme, hvilke Betingelser Grundloven sætter for, at Expropriation skal kunne foregaa; imod en Mand's Vilje at tage hans Eiendom fra ham, er kun tilstedeligt, naar det Offentliges Vel kræver det. Allerede af den Grund har den høitærede Indenrigsminister at føre et Tilsyn, og meget nøie at tage under Overveielse, til hvilke Baner der bør gives Koncession; men det forekommer mig ogsaa, at der er endnu en anden Grund, som taler derfor. Det vil nemlig til Slumning, hvis man tilsteder en ubetinget fri Konkurrence, under visse Forhold, hvor der er Penge nok paa Markedet, komme til en Kæppestrid mellem de forskellige Jernbaneselskaber, hvor man vil kapre for at faae en Jernbanepassager, omtrent paa den Maade, som der kappes ved Østerport, naar man vil til Skoven. Følgen deraf vil blive, at disse Selskaber ville ødelægge hinanden i Konkurrencen, og det kommer da paa en mindre behagelig Maade til at gaa ud over dem, der ville benytte Baneene. Der er altsaa god Grund til, at Ministeren ønsker at have et Tilsyn med, hvilke Koncessioner der gives, og den Grundsetning maa paa ingen Maade hyldes, at Enhver skal have Koncession, der kommer løbende med Begjæring derom, naar han blot ikke forlanger Tilskud. Nu skal jeg ikke negte, at jeg forsaavidt er enig med den ærede sidste Taler, som det ganske vist er en Overflødighed af Jernbaner, der foreligge her, og muligvis er der endnu flere i Udsigt. Et talende Tegns herpaa er det jo, at da Forlaget kom frem, var der i § 1 kun 3 Nummere, og nu er Antallet voeret til 6, og de Baner, der ere komne til, ere sandelig ikke korte. De ville koste adskillige Millioner at anlægge; men jeg negter dog ikke, at jeg maa holde for, at der kan være god Grund for Ministeren til at give Koncession paa samtlige disse Baner, naar de kunne anlægges paa de Konditioner, her nævnes, nemlig at der ikke gives noget Tilskud fra Staten. — Det ærede Medlem fremhævede særlig de Tvind, han nærede ved Banen Nr. 1. I denne Anledning skal jeg tillade mig at bringe i Erindring, at den Gang, der var Tale om en Bane fra Roskilde til Kallundborg, interesserede Ministeren sig meget for at