

Mong: Jeg kan ikke indrømme, at det Angreb, den høitagtede Minister gjorde paa mit første Forslag, egentlig slog til, det forekommer mig i høj Grad at stride for det Første mod Søren Mathiæns Regniebog. Den ærede Minister udhævede det sjællandske Jernbaneselskabs store Døffrelser for at lægge et Dobbeltspor mellem Roskilde og Kjøbenhavn. Jeg indrømmer, at det er meget smukt, eller rettere sagt meget nødvendigt for Selskabet at gjøre det, men hvad jeg paa ingen Maade vil indrømme, er, at 4 forholder sig anderledes til 2, end 2 til 1. Den høitagtede Minister mente, at det var uheldigt at lægge den 4de Jernbane til Dobbeltsporet mellem Kjøbenhavn og Roskilde, uagtet der er to Spor, men derimod har han ingen Betænelighed ved at lægge den anden Jernbane ind paa en Bane, hvor der kun er eet Spor. Det forekommer mig, at Forholdet er det samme, ja at det endogfaa er heldigere for Dobbeltsporets Vedkommende, thi naturligvis kan der paa et Dobbeltspor med langt større Lethed befordres Løg til og fra to Sidebaner end paa en Jernbane, som kun har eet Spor. Jeg tror saaledes paa ingen Maade, at denne Indvending slaar til. Smidlertid, naar Terrænet er undersøgt, og man er enig om ikke at ville gaa den Vej, saa vil jeg ikke paatvinge Regjeringen Noget, men jeg tror paa ingen Maade, at den Indflydelse, som kunde gjøre sig gjældende her gennem Rigsdagen, skjøndt jeg indrømmer, at den i et givet Tilfælde har været meget uheldig, er den farligste for den høitærede Indenrigsminister. Da Indenrigsministeriet for nogle faa Aar siden var i Jærd med at bevillige en Bane over Frederiksbund til Kallundborg, var det sandelig ikke Rigsdagen, der havde ført Ministeren ind derpaa, og det havde dog været et meget uheldigt Projekt. — Hvad det andet Forslag angaar, da skal jeg meget gjerne tage dette tilbage, naar Sagen erklæres ikke at være ført saa vidt frem, at der endnu kan slaas Noget fast. Jeg kan rigtig nok ikke indse, hvorledes dette Forslag slaar Andet fast, end at det aabner Mulighed for at gaa den Vej, som den ærede Minister selv har antydet i det andet Thing, saa jeg indser ikke, at Forslaget kan gjøre nogen- somhelst Skade — denne Bane kan tilstaaes det sjællandske Jernbaneselskab, den kan tilstaaes et andet Selskab, Forslaget foregriber Intet i saa Henseende — men jeg vil i det Par Dage, Rigsdagen endnu er samlet, ikke volde Regjeringen nogen Vanskelighed, og jeg skal derfor sige den ærede Minister i at tage begge Forslagene tilbage.

Da Sagen optog disse Forslag, bortfaldt de saaledes.

Da Sagen yderligere begjærede Ordet, sluttedes Forhandlingen, og man gik til Afstemning, hvorved:

1) Lovforslagets § 1:

Regjeringen bemyndiges til for et Lidsrum af 80 Aar at meddele Eneret til Anlæg og Drift af:

- 1) en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane, ikke nordligere end Hille-rød, til Frederiksbund;
- 2) en Jernbane fra Hille-rød gennem Gribstov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven;
- 3) en Jernbane fra Roskilde til Hille-rød;
- 4) en Jernbane fra et Punkt paa den nordvest-sjællandske Jernbane mellem Holbæk og Kallundborg til Seip Bugt eller et Punkt paa eller ved Sjællands Odde i Forbindelse med et Havneanlæg sammesteds;
- 5) en Jernbane fra Slagelse til Næstved;
- 6) en Jernbane fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa denne Ds Sydside, i Forbin-delse med et Havneanlæg ved Banens sydlige Endepunkt.

Koncession kan meddeles enten paa et enkelt af de nævnte Anlæg eller under Et paa flere af disse, og kan Koncessionen derhos tillige omfatte et eller flere af de i Lov 16de April d. A. om-mæltede Anlæg, sigtende til at tilvejebringe Damp-fergeforbindelser mellem Sjælland og Sverig, vedtoges enstemmig med 44 Stemmer.

Lovforslagets §§ 2—7 (se Tillæg C. Sp. 513—16) ansaas for vedtagne uden Afstemning.

2) Endringsforslag til § 8 af Indenrigs-ministeren:

§ 8 gives følgende Tilføjning:

„Regjeringen bemyndiges derhos til, naar det sjællandske Jernbaneselskab bringer det her om-handlede Anlæg til Udførelse saaledes, at Tilslutningen til den nordsjællandske Jernbane ikke sker nordligere end ved Ny-Holte, at forlange den det nævnte Selskab i Genhold til Loven af 27de Februar 1852 § 6 og Loven af 21de Juni 1867 § 7 tilkommende Uopsigelighed til 1ste Januar 1900.“

vedtoges enstemmig med 40 Stemmer.

3) Lovforslagets § 8 med den vedtagne For-andring, saalydende:

Saafernt det sjællandske Jernbaneselskab erholder Koncession paa det i § 1 under Nr. 1 omhandlede Jernbaneanlæg, skal det have Tilladelse til under Indenrigsministerens Kontrol at tilvejebringe de til Udførelsen af samme samt til Dækning af den løbende Rente af Anlægskapitalen indtil Banens Aabning for Færdselen fornødne Summer enten ved Prioritetslaan i de nuværende sjællandske Jernbaner og i den nye Bane eller ved Uvidelse af Selskabets Aktiekapital eller delvis paa begge Maader. Den i Lovene af 27de Februar 1852 og 13de Marts 1863 omhandlede