

ikke fandt tilstrækkelig Tilslutning hverken i Udvalget eller hos Ministeren; men det kan ikke Andet end glæde mig at se, at baade Ministerens og det sjællandske Selskabs Opmærksomhed er henvendt paa denne Station. De Fordele, som en saadan Bane frembyder fremfor en Bane enten fra Hillerød eller Hillerød, ere saa store og saa igjensalbende, at jeg ikke tror, at der behøves mange Ord for at overbevise derom. En Bane, som bygges fra Frederiksberg og kommer til at gennemskjære den Triangel, som ligger mellem Nordbanen og Vestbanen, vil forforte Beslægtningen meget betydelig, og som Følge deraf vil der spares baade Tid og Penge for dem, som skulde benytte Banen. Den kommer til at gennemskjære rige og velbefolkede Egne og kommer derved den store Del af Landbefolkningen til Gode; man faar bedre Opland paa begge Sider af Banen, og den vil som Følge deraf sandsynligvis blive mere rentabel for det Selskab, som skal bygge den. Det forekommer mig derfor, Alt vel overvejet, at der er Grund til at følge Ministeren og vedtage Forslaget, som det foreligger, saa meget mere, som han ikke stiller nogen som helst yderligere Forbring til Statskassen end de, som allerede ere vedtagne tidligere, og jeg skal derfor anbefale Forslaget til Thingets Velvilje.

Hindenburg: Der er i Thinget i Umindelighed ingen Utilbøjelighed til at gjøre Offre for at fremme Jernbaneprojektet heri Landet, og dette finder sin naturlige Begrundelse deri, at selv om der gaar Penge ud af Statskassen, er der alligevel indirekte Fordele derved, at paagjældende Egne faae en forøget og lettere Afkastning af deres Produktion og en lettere Kommunikation. Smid- lertid fremtræder Forbringingen paa Understøttelse i det nærværende Lovudkast paa en anden Maade end tidligere, idet det i nærværende Lovforslags § 10 forlanges, at der skal gjøres Offre, uden at der samtidig stilles en ny Jernbaneforbindelse i Udigt. Dette er, saa vidt jeg skjønner, noget Nyt, som ikke tidligere har været foreslaet. Der er ikke Tale om at skaffe en Jernbane tilveie, hvor der tidligere ikke har været nogen Jernbane, men derimod er der Tale om at tilstige en Understøttelse til en Jernbane, som allerede findes. Det hedder derom i Motiverne: „at den Omstændighed, at Statskassen har overtaget Rentegaranti for den lolland-falsterke Jernbane, medens en saadan Forpligtelse ikke paahviler den med Hensyn til Maribo-Bandholm Banen, i væsentlig Grad vil hindre en hensigtsmæssig Ordning af en fælles Drift af Banerne.“ Paa dette Motiv foreslaas det saa, at der skal ske Dpoffrelser fra Statskassens Side. Det søges paavist, at disse Dpoffrelser ikke ville blive betydelige, da denne Bane har en stor Fremtid for sig. Denne Betragtning forekommer mig, lige saa vel at kunne vendes om; thi dersom den omhandlede Bane har en stor Fremtid for sig,

behøves Rentegarantien ikke. Jeg anser det nu for afgjort, at der fra Statskassens Side vil blive krævet ikke saa ubetydelige Offre, og jeg skjønner ikke, at der, saaledes som Sagen foreligger oplyst for Diebliffet, er fremsjort Noget, som kan retfærdiggjøre dette Skridt; navnlig forekommer den Grund, som er anført, nemlig Nødvendigheden af, at der indrettes en Fællesdrift, mig ikke at være fyldestgjørende. Man kan reise herfra til Paris eller i alt Fald fra Hamborg til Paris paa en enkelt Billet, og den Omstændighed, at Banerne tilhøre forskellige Aktieselskaber, forhindrer ikke i mindste Maade en let, hurtig og hensigtsmæssig Trafik paa disse Baner. Jernbaneselskaberne kunne godt indbyrdes komme overens om at arrangere sig paa en saadan Maade, at disse Forbringelser fyldestgøres, og naar dette kan gjøres paa et Banekomplex, som er saa stort som det, der findes herfra til Paris, skjønner jeg ikke, at det skulde være uoverkommeligt for de to smaa Baner paa Lolland at forene sig ved en hensigtsmæssig Ordning indbyrdes om, hvorledes Driften skal være. Men i ethvert Fald, selv om det skulde kunne paavises, at dette var forbundt med Vanskeligheder, skal jeg dog tillade mig at henlede det eventuelle Udvalgs Opmærksomhed paa dette Punkt. Det forekommer mig, at der i saa Henseende behøves en ganske anden Bevisførelse end den, der for Diebliffet foreligger i Motiverne.

Lugen: Jeg kan slutte mig til den ærede første Laler i hans Ubefaling af det foreliggende Lovforslag, idet jeg ikke kan andet end med Tilfredshed fra Regeringen modtage et Lovforslag, som gaar ud paa at forbedre Samferdselsveiene, uden at det koster Staten noget, og i Modsætning til, hvad den ærede sidste Laler udtalte, finder jeg, at der fra Lovgivningsmagtens og navnlig fra Bevillingsmagtens Side ikke er gjort saa saa Offre for at fremme Samferdselen, saa at vi saameget lettere kunne skride til Vedtagelsen af dette Lovforslag, som ikke gjør Forbring deraf. (Stemmer: Det er en Misforstaaelse). Ja, saa beder jeg om Forbedelse. Jeg skal med Hensyn til de to førstnævnte Baneanlæg under § 1 ikke ytre Noget, idet jeg mener, at der i det Hele findes væsentlig Trang til dem, og jeg ønsker, at de maa komme i Stand. Med Hensyn til det, som omhandles under det 3die Punkt under samme Paragraf, og som jeg ligeledes ønsker maa komme i Stand, har jeg derimod en kort Bemærkning at gjøre. Det forekommer mig nemlig, at dette Punkt ikke er saa tydelig affattet, at man egentlig derved binder det sjællandske Jernbaneselskab ved Anlægget af denne Bane paa den Maade, som var Hensigten. I Loven af 21de Juni 1867 blev der givet det sjællandske Jernbaneselskab Koncession paa Anlæg af en Jernbane mellem Rjøbenhavns Banegaard og Havnen. Der udtales der ikke Andet end, at det skal være en