

uden at møde Bebreidelser derfor. Jeg beder forøvrigt blot bemærket, at disse Bebreidelser vilde jeg tage mig ganske let; thi det er en Sag, der afgjøres af Indenrigsministeren i Genhold til de bestaaende Love og Statuter, og da der fra alle Sider fremsættes saa forskjellige Udtalelser om, hvorledes Reservecapitalen skal anvendes, saa vil jeg finde det rigtigst at den af Indenrigsministeriet i en Række af Aar fastholdte Fremgangsmaade med Hensyn til Anvendelsen af Reservecapitalen fremdeles fastholdes. Men jeg vil dog fremhæve, at denne Fremgangsmaade vilde indeholde en Anvisning paa, at det sjællandske Jernbaneselskab kunde forlange at opspise den Kapital, som Staten i sin Tid skal modtage uden Bederlag, til Udvidelse af sit Driftsmateriel. Det forekommer mig derfor naturligt, at man lader saadanne større Anskaffelser ske ved en Udvidelse af Selskabets Kapital, og tillige drager Omhu for, at der er Bederlag for denne Kapital i Selskabets Beholdning af Materiel. Det er dette, hvorpaa det af mig stillede Forslag gaar ud, og som forøvrigt ogsaa udtales i det Forslag, som den ærede Ordfører omtalte, og som er stillet under Nr. 11, forsaavidt man holder op ved Ordet „tilstedeværende“. Saafremt altsaa de ærede Medlemmer skulde foretrække dette Forslag, holdende op ved det nævnte Ord, altsaa sluttende sig til den Opfattelse, som er gjort gjældende af 5 Medlemmer af Udvalget, skal jeg ikke have Noget imod denne Omstrøning af den selskabelige Række, som ligger i § 11, saaledes som den blev indført i Lovforslaget, da vi sidste Gang forhandlede denne Sag. Derimod maa jeg bestemt fraraade at stoppe den hele Udvikling af det sjællandske Jernbaneselskabs Virksomhed ved at negte det at faae det fornødne Materiel til Driften, og at tage en Bestemmelse som den, der er sat i Slutningen af det sidst omtalte Ændringsforslag, og som gaar ud paa den i en Lov vistnok høist mærkværdige Regelen, ligesom Selskabet ogsaa i Reglen uden Bidrag fra sin Reservecapital skal bekoste enhver anden Bedligholdelse og Jernbane af Banerne med alt deres Tilbehør. „I Reglen“ er Noget, man vistnok administrativt kan sige, men, naar man i en Lov siger, at man „i Reglen“ skal gjøre Noget, saa kan Administrationen lade Udtalelser finde Sted saa ofte, den vil. Det forekommer mig derfor at være en Maade at udtrykke sig paa, som just ikke er meget oplysende for dem, der i sin Tid skulle anvende Loven. Og naar der endelig er Tale om „Jernbane af Banerne med alt deres Tilbehør“, saa er herunder indbefattet et af de Tilfælde, i hvilket det fra alle Sider er blevet erkjendt, at en Jernbane skulde ske af Reservecapitalen, nemlig i Tilfælde af ulykkelig Hændelse, f. Ex. naar en Bro styrter sammen paa Grund af, at en Aa gaar over sine Bredder, eller naar andre Kalamiteter af den Art indtræffe. I saadanne Tilfælde er der som sagt Ingen, der tvivler

paa, at Reservecapitalen skal træde til og dække Udgifterne, men Ordene i Forslaget gaar jo ligesom ud paa, at saadan Jernbane ogsaa skal afholdes af Driftsindtægterne. Jeg maa derfor meget tilraade, at, hvis man ikke vil lade det blive ved den Paragraf, der nu findes i Lovforslaget, og som efter min Mening udtaler ganske det Samme som det første Stykke af Ændringsforslaget under Nr. 11, man da ikke vedtager dette Forslag længere end til Ordet „tilstedeværende“, og at man stemmer imod det Forslag, der er stillet af 15 Medlemmer under Nr. 9.

Ordføreren (Lauber): Det har naturligvis ikke kunnet undgaa, at Diskussionen om Frederiksbjundsbanen har maattet gjenoptages. Der er fra flere Sider fremhævet de samme Argumenter til Fordel for, at det sjællandske Jernbaneselskab skal beholde de 4 Mars Forlængelse af Uopsigeligheden, som bleve fremsførte ved forrige Behandling. Jeg skal ikke gaa dybt ind herpaa, men jeg maa dog gjentagende anbefale det høje Hing at vedtage Ændringsforslaget under Nr. 1, hvorefter den Forlængelse af Uopsigeligheden, som tidligere under visse Forudsætninger er vedtagen, sættes ud af Kraft. Det maa nemlig i Virkeligheden siges, at Betingelserne ikke længere ere tilstede, saaledes som de i sin Tid bleve forudsatte. Der var den Gang Tale om, at Banen skulde udgaa fra et Punkt paa den nordsjællandske Bane, og skjøndt der vel efter Lovens Ord kunde anlægges en Bane f. Ex. fra Lygten eller fra Hellerup til Frederiksbjund, var der under de Forhandlinger, som da fandt Sted, og efter hele denne Maade, hvorpaa Sagen den Gang blev motiveret, kun Tale om at lade Banen udgaa fra Lyngby eller fra et Punkt i Nærheden deraf. Det var den Forudsætning, hvorpaa man gik ud, da man bevilgede de 4 Mars Forlængelse, men man gik ikke ud fra, at Banen vilde kunne komme til at udgaa fra Lygten; derom var der slet ikke Tale, og endnu mindre var der Tale om, at den kunde udgaa fra Frederiksbjund. Jeg skal desuden minde om, hvad den meget ærede Indenrigsminister bemærkede for nogle Dage siden ved denne Sags anden Behandling. Han udtalte, at en Jernbane fra Frederiksbjund til Frederiksbjund vilde kunne drives af det sjællandske Jernbaneselskab med ikke større Tab end en Bane fra Lillerød til Frederiksbjund; men det maa erindres, at Selskabet vil anlægge den sidstnævnte Jernbane uden at faae de 4 Mars Forlængelse. Naar altsaa en Jernbane fra Frederiksbjund til Frederiksbjund kan drives med ikke større Tab for Selskabet end en Bane fra Lillerød til Frederiksbjund, er der ikke nogen Grund til at give de 4 Mars Forlængelse, naar Banen anlægges fra Frederiksbjund. Den ærede Indenrigsminister har med den — om jeg saa maa sige — noget flotte Udtryksmaade, han gjentagende har brugt i denne Sag, udtalt, at Rigsdagen ikke