

Balget mellem at gaa under Vesterbro med en Tunnel eller at gaa til Vigerslev og gjøre en Omvei af $\frac{5}{4}$ Mil, saa gad jeg vide, hvem i Verden det kommer ved, enten det sjællandske Selskab vil kjøre sine Bæreballer over Vigerslev eller over Vesterbro. Her er jo slet ikke Tale om at befordre en eneste Person med Jernbane over Vesterbro, det er ligefrem en Bane, hvorpaa Varer skulle føres fra Kjøbenhavns Havn til Vareoplagsstedet paa den sjællandske Jernbane og derfra transporteres videre. Det forekommer mig, at det vilde være yderst inhumant, om Regjeringen vilde blande sig i, enten man vil føre Varerne over Vigerslev eller Vesterbro; thi det synes, at det Hensyn, man ved alle den Slags Foretagender bør tage, er dette, hvorledes man paa den billigste og nemmeste Maade kan udføre den Slags Ting, hvor ingen Personers Interesser ere tilstede, men hvor det gjælder om paa den hensigtsmæssigste Maade at befordre Varerne. Og jeg tør dog sige en Ting endnu, nemlig, at denne som saa forskrækkelig nævnte Omvei over Vigerslev netop er valgt af Hensyn til Trafikken; det er netop en Bei, som det ærede Medlem havde al Grund til at anbefale, thi Veien over Vesterbro vil uden Tvivl under en eller anden Form genere Færdselen. Jeg kunde altsaa forstaa, om det ærede Medlem havde sagt: Jeg kan ikke begribe, hvorledes Regjeringen vil tillade at gaa over Vesterbro; men jeg kan ikke forstaa, at det ærede Medlem vil vende det om og sige: Jeg begriber ikke, hvorledes Regjeringen vil tillade at gaa over Vigerslev. Dette Sidste er en Uleilighed for Selskabet men ubetinget et Gode for den øvrige almindelige Trafik. Det synes altsaa langt fra at være en Indbødemmen, som der vises Selskabet fra Regjeringens Side, men en ganske billig Hensynsfuldhed, at et Selskab i sin Drift maa vælge den Bei, som, alle Forhold vel overveiede, maa anses for at være den hensigtsmæssigste til Varetransporten. Dernæst blev det bebreidet Regjeringen, at den vilde tillade, at det andet Spor paa Klampenborgbanen blev anlagt med Statsgaranti, og der blev henvist til, at Udgiften dertil skulde afholdes af Reservecapitalen. Jeg kan ikke negte, at det slog mig et Dieblik, thi Reservecapitalen er jo et Appendix til Banerne, som Staten, naar den indløser disse, Intet giver for, men som ligefrem følger med dem, saa snart man indløser dem. Det synes saaledes i og for sig at være en temmelig slet Finantsoperation, om man navnlig i et Dieblik, hvor det ærede Medlem jo tager Ordet for at indløse Banerne, vilde tillade Selskabet at benytte Reservecapitalen og gjøre den mindre, saaledes at man altsaa, naar man indløste Banerne, fik en lille Reservecapital, i Stedet for at man, naar man indløste Banerne, vilde faae en større, som man Intet gav for. Smidlertid steg min Forundring unegtelig til det Spiseste, da jeg bag efter hørte det ærede Medlem sige, at et af de Midler, som Regjeringen skulde anvende lige over for Sel-

skabet, var dette, at man skulde være streng med Hensyn til Reservecapitalens Anvendelse, og at han troede at vide, at der var en meget mild Praxis ved at tillade, at saadanne Ting bleve afholdte af Reservecapitalen, som ikke i og for sig med Berettigelse kunde afholdes deraf. Nu beder jeg dog ærede Medlemmer at sammenligne disse to Ytringer med hinanden. Da der stod et Forslag i Regjeringsudkastet om, at man vilde give Garanti for Beløbet, fandt det ærede Medlem, at dette Beløb burde gaa af Reservecapitalen, og da man senere fandt det rigtigt ikke længer at lukke for Reservecapitalen, saa hed det, at der er en mild Praxis; man tillader at afholde Udgifter af Reservecapitalen, som ikke bør afholdes deraf. Det vilde dog være en yderst urimelig Anvendelse af Reservecapitalen at benytte det til Udgifter ved et fuldstændigt nyt Jernbaneanlæg, da det vilde stride mod al Praxis. At Rigsdagen ikke har gjort en saadan Fordring tidligere, behøver jeg ikke at nævne for ærede Medlemmer, der selv have medvirket til, at Selskabet kunde forøge sin Aktiekapital for at lægge det andet Spor paa Roskildebanen, hvilket var et fuldstændigt analogt Tilfælde. Regjeringen vilde fravige den Praxis, som er fulgt her i Thinget, ved at slaa ind paa en Bei, som den i alt Fald havde god Grund til at tvivle om, at det ærede Thing nogeninde vilde godkjende. Derefter blev det bebreidet Regjeringen, at den havde været saa svag at optage en Passus, hvor efter man vilde tilstaa det sjællandske Jernbanelokalskab en Forlængelse af Indløsningsfristen for at faae en Bane lagt mellem Frederiksfund og en Station paa Vestbanen, nemlig Frederiksberg; man skulde uden Videre befale Selskabet at lægge en saadan Bane, saasnart det passede Regjeringen og Repræsentationen at faae den lagt. Dette er en Sag, hvis Sammenhæng ikke i nogen Maade kan være det ærede Thing ubekjendt. Den er jo ikke ældre end 2 Aar, og mange af de ærede Herrer ville have medvirket til den. Det sjællandske Jernbanelokalskab erklærede sig villigt til at lægge en Bane fra Frederiksfund til Villerød, og dertil gav Rigsdagen sit Samtykke. Endvidere gav Rigsdagen sit Samtykke til, at dersom denne Bane fra Frederiksfund kom til at gaa til et Punkt paa Nordbanen, saa sydligt, at et betydeligt Opland blev betjent, skulde der tilstaaes Selskabet en Fireaars Forlængelse af dets Indløsningsfrist. Dette er Lov i Landet, og Loven respekterer vi Alle. Nu fremkom der Dissents i Selskabets Bestyrelse om, hvorvidt man imod dette Ekvivalent af 4 Aars Forlængelse af Indløsningsfristen skulde indlade sig paa at vælge et saadant Punkt paa Nordbanen som Udgangspunkt for en Bane til Frederiksfund, eller holde paa den gamle ved Lov hjemlede Linie mellem Villerød og Frederiksfund. Man mente, at det Første vilde man ikke. Man kunde altsaa ikke for en saadan Forlængelse af Fristen kjøbe den Linie, der betjente det store Opland.