

i § 7 er sat for Udførelsen, nemlig, at denne skal ske inden Udgangen af 1879, turde være tilstrækkeligt. Under de Forhandlinger, der have fundet Sted, er det nemlig oplyst, at Havnbanen ikke vil kunne paabegyndes, forinden betydelige Udførelningsarbejder ere foretagne af Kommunen paa den søndre Side af Vesterbro. For 1½ Aar siden mente man, at disse Territorier under ingen Omstændigheder vilde kunne tages i Brug førend i Løbet af 1875—76. Det er mig ikke bekendt, hvor langt Kommunen maatte være kommen med Gjennemførelsen af sin Del af Arbeidet; men førend dette foreligger færdigt, vil det ikke være muligt for Jernbanestyrelsen at tage fat paa sin Del af Gjæringen, og det turde derfor være meget muligt, at de 4 Aar, som det nævnte Tidrum til 1879 indeslutte, kunde blive en temmelig knap Tid, og det vilde derfor maasse være rigtigt at sætte Aaret 1880 istedetfor 1879. Maasse det maa være mig tilladt i Forbigaaende at bemærke, at Affattelsen af Stykket Nr. 4 naturligtvis ikke kan tænke paa at udelukke den Forbindelse mellem den nuværende Jernbane og Havn, som altid har været forudsat at skulle ske ved et Niveauopspor over Vesterbro. Dette Niveauopspor omtales vel ikke, da der udtrykkelig i Begyndelsen af Stykket Nr. 4 siges: „en Jernbane, som føres over Vesterbro“, saa tør det vistnok antages, at Slutningsbestemmelsen om, at der eventuelt kan tilveiebringes en Tunnel under Vesterbrogade, er at forstaa saaledes, at, hvis det maatte vise sig, at Niveauopsporet i og for sig ikke maatte være tilstrækkeligt, da kan der tilveiebringes en Forbindelse ved en Tunnel.

Om Jernbanen Nr. 3, det vil sige, Banen fra Klampenborg til Hørsholm, skal jeg ikke nærmere ndtale mig. Jeg har jo allerede sagt, hvorledes Jernbanestyrelsen gjentagne Gange har set paa denne Jernbane og mener at maatte stille sig til den; men Et forekommer mig rigtignok aldeles utvivlsomt, at saaledes som denne Jernbane omtales i § 1, kan den ikke voteres, thi det gaardog vel ikke an at give Finansministeren, den nuværende eller en fremtidig, fuldkommen fri Haand med Hensyn til Afhændelser af Dyrehaven. I § 4 siges det, at Finansministeren bemyndiges til i større eller mindre Dele at afhænde de Grundstykker, som maatte komme til at ligge mellem denne Bane og Dyrehavens østlige Grændse. I denne Henseende idetmindste maatte der vel under alle Omstændigheder være foregaaet nogle Forarbejder. Det er vistnok umuligt at lade sig nøie med Bestemmelserne om, at Jernbanen skal bevæge sig i Nærheden af Dyrehavens østlige Æg; vi maa dog vist vide Noget om, hvor stor en Del af Dyrehaven man tænker paa at affære og give Finansministeren Ret til at sælge. Jeg negter ikke, at, uagtet det maasse for mig som Eier af en Eiendom hist, ude ved Stranden kunde have personlig Interesse, at denne Bane kom til Udførelse, —

den samme Interesse, der har bevæget saa Mange til ivrigt at bestræbe sig for denne Jernbane, den Interesse nemlig, at deres Eiendomme vilde stige i Værdi, — vilde jeg dog se med stor Sorg, at man begyndte paa at bryde ind paa Dyrehavens Fred; thi en saadan Lidelighed som den, man denne Gang paabejaaber sig, til at sælge et ikke ringe Stykke af Dyrehaven, kan man sandelig med lidt god Villie oftere finde; men vanffelig faaer man derimod en Dyrehave. Jeg kan derfor nok forstaa, at de, der mene, at vi skulle flytte vore Skove bort fra Sjælland til andre Dele af Landet, ikke have nogen Betænkning ved at begynde paa at sælge Dele af Dyrehaven, og vel kunne stemme for et Forslag i denne Retning, men jeg tilstaar, at det ellers er mig ubegribeligt, at man med saa let Hjerte skrider til at gjøre Brud paa Dyrehavens Fred.

**Blug:** Den ærede Indenrigsminister sagde, og den sidste Læser gjentog, at der ikke var indkommet nogen Ansøgning om Koncession paa den i Lovforslaget omtalte Bane fra Klampenborg til Hørsholm. Bogstavelig talt kunne begge de Herrer vistnok have Ret, men Grunden, hvorfor der ikke er indkommet nogen saadan Ansøgning, er vistnok ikke ubekendt. Det var jo den, at den ærede Indenrigsminister bestemt havde negtet at modtage en saadan Ansøgning. Der har i selve Æggen dannet sig en Kreds, som paa det Svarligste har bestræbt sig for at faae denne Bane og har tilbudt at reise Kapitalen dertil. Forsaa vidt man altsaa siger, at man her vilde give Bemyndigelse til at meddele en Koncession hen i Luften, er det ikke ganske Tilfældet; thi, selv om det sjællandske Jernbanestyrelse ikke vil paatage sig Anlægget af denne Bane, holder jeg mig overbevist om, at selve Æggen vilde kunne stille den fornødne Kapital paa Benene, saa at det samme Billighedsbetydning vilde være tilfede her; som er gjort gjældende i et andet Lovforslag, nemlig det, der angaar Koncession til en Jernbane fra Aarhus til Nyom. Derimod negter jeg slet ikke, at det ikke er nogen behagelig Maade, hverken for det sjællandske Jernbanestyrelse eller for Regjeringen, at tilveiebringe Jernbaner paa, denne, at paatvinge Styrelsen dem, men Sagen er jo, at denne Tanke, at paatvinge Styrelsen en Bane, er jo fra Først af udgaaet fra Regjeringen. Den Jernbane nemlig, der for et Par Aar siden var under Forhandling og blev vedtagen her i Thinget, Frederiksbundbanen, var ikke blevet ønsket af Styrelsen, men paandbt det af Regjeringen med Rigsdagens Samtykke; og det kan heller ikke negtes, at der ved det sjællandske Jernbanestyrelse er Noget, som frister til undertiden at anvende Tvang imod det, idet det er saa overordentlig lidt tilbøielig til at udvide sig, naar det mærker, at der rører sig en Æggen i en vis Æggen efter en Jernbane. Man kan saaledes med en vis Ret sige,