

det vilde være urimeligt, om vi vilde tvinge Selskabet ind paa det uhenigtsmæssigere Nørrebro fremfor det hensigtsmæssigere Frederiksberg.

**Indenrigsministeren (Lobiesen):** Det erede Medlem, der sidst havde Ordet, udtalte en Sætning, som jo fra et vist Standpunkt kan have en Del Begrundelse, der nemlig, at naar der blot er Nogen, der hører paa Banen, kan det fra et vist Jernbanestandpunkt være temmelig ligegyldigt, enten de høre der for Lyft, eller de høre der for deres Forretningers Skyld. Dette kan man jo naturligvis ikke negte; men dette Forhold forekommer mig dog paa den anden Side at være et Moment, der væsentlig maa være afgørende, naar Spørgsmaalet er, om man imod et Selskabs Villie vil paalægge det at udføre en saadan Bane. Var det virkelig et Stykke Bane, om hvilket man maatte erkjende, at det i høi Grad vilde være i den almindelige nyttige Samsørbøds Interesse; saa kunde man jo dog i alt Fald deri søge et Forsvar for et saadant Skridt; men naar man maa erkjende, at en saadan Bane væsentlig maa være bragt tilstede som en Lyftbane, saa synes det mig paa den anden Side, at man maa være dobbelt varlig med at ville udøve nogen Udvang for at bringe den tilstede. Det erede Medlem vilde dernæst røre Thinget ved at tale om den fattige Befolkning, der skulde høre paa denne Fortsættelse af Klampenborgbanen ud igjennem Soven. Jeg tør tro, at der ligeoverfor Klampenborgbanen, saaledes som den nu er, muligens kunde være Tale om, at ikke den fattige Del, men vel den mindre bemidlede Del af Befolkningen kunde benytte den paa en sund og forstandig Maade; men jeg tror dog virkelig ikke, at Nogen her i Thinget vil finde Anledning til at give den Sætning Gehør, at denne Fortsættelse af Klampenborgbanen særlig skulde anlægges, for at den fattigere Del af Befolkningen kunde høre paa den. Det er utvivlsomt, at det kan være sundt og godt, at den mindre bemidlede Del, for ikke at sige den fattige Del af Befolkningen kan benytte Lyftbanen til en billig Pris, for paa deres Fridage at staffe sig frisk Luft, og dette skal Ingen sætte mere Pris paa end jeg; men at ville tvinge det sjællandske Jernbaneselskab til at anlægge den Bane, hvorom der her er Tale, og til Støtte herfor paaberaabe sig som en af Grundene dertil, at man derved vil staffe den fattige Del af Befolkningen frisk Luft, synes mig dog virkelig at være et temmelig stærkt Stykke. Det erede Medlem spiede derhos til, at her jo kun var Tale om en stakkels lille Bane,

der kun beder om Lov til at blive bygget. Jeg tror dog at maatte henlede det erede Medlems Opmærksomhed paa, at i Vædringsforlaget under Nr. 13 staar opført en lille Sum af 1,600,000 Kr., og disse skulde jo dog vel til for at faae denne stakkels lille Bane bygget. Det forekommer mig altsaa virkelig at være et Argument, som man slet ikke kan bruge her i dette Tilfælde. Men navnlig maa jeg atter og atter fremhæve, at det, hvorom her er Tale, og som for en væsentlig Del fremkalder min Modstand, er, at man aldeles ikke har gjort nogensomhelst Forundersøgelse angaaende denne Bane, man ønsker den og saa benytter man en gunstig Leilighed til at fremtvinge den. Det, at en Bane er ønskelig, indeholder jo aldeles ikke en tilstrækkelig Berettigelse til at sige: nu vil jeg have den bygget. Det kan dog ikke negtes, at der er mange andre Baneanlæg baade her i Sjælland, i Fyen og i Sylland, som ere meget ønskelige; men et Udvalg vilde dog ikke uden nogensomhelst Forundersøgelse, uden at vide, om Nogen vil bygge, gribe Leiligheden til at indføre en saadan Bane i et Lovforslag og sige: nu maa vi se, hvad vi kunne faae ud deraf. Jeg erkjender imidlertid, at Fristelsen har været det erede Udvalg for stærk til, at det kunde undlade at øve et Pres paa det sjællandske Jernbaneselskab for at faae det til at bygge denne Bane; men jeg antager ikke desto mindre, at Følgen af dette Pres kun vil være, at Banen under Nr. 1 heller ikke bliver bygget. Jeg skal endnu sige til, at det aldeles ikke vil hjælpe paa Afgjørelsen af dette Spørgsmaal, om da en Anden ikke skulde kunne faae Lilladelse til at føre en Bane fra Østerbro gjennem Dyrehaven til Hørsholm; thi efter min Mening har det sjællandske Jernbaneselskab ubelukkende Ret til at føre en Bane fra Kjøbenhavn til Dyrehaven. I Loven af 19de Februar 1861 § 1 siges for: "Forsaa vidt ikke den Regjeringen ved Lovene af 16de Februar 1856 og 15de Februar 1857 givne Bemyndigelse til at meddele Koncession paa en Jernbane mellem Kjøbenhavn og Helsingør er kommen til Anvendelse inden den 1ste April 1861, kan Regjeringen inden den 1ste Januar 1862 meddele det sjællandske Jernbaneselskab Koncession til ubelukkende Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingørs Havn — eller til Helsingør med et Spor til Havn — med en Sidebane til Tægersborg Dyrehave og med eller uden Sidebane til Fredensborg og Frederiksberg." Her-efter har det sjællandske Jernbaneselskab en ubelukkende Ret til at føre en Bane mellem Kjøbenhavn og Dyrehaven; dette har bestandig været