

rette Evang? Vi tvang det sjællandske Jernbaneselskab til at gaa ned til Bordingborg over Kjøge; vi tvang det til at gaa op til Kallundborg ved Evangsmidler af forskjellig Art, som den ærede Minister vistnok ikke mindst er bekendt med. Jeg skal blot minde om, hvorledes Ministeren selv har fortalt os og vi med Bisfald have hørt, hvorledes det var lykkedes ham at bringe det sjællandske Jernbaneselskab til at gaa til Frederiksbund. Ligeoverfor den Slags Selskaber maa der bruges Evang, ganske vist indenfor fornuftige Grændser og efter Omstændighederne af meget forskjellig Bestaafenhed. Det er ganske vist meget misligt og istand til at udelukke Spørgsmaalet om en selvstændig Hørsholmsbane fra Kjøbenhavn, hvis den ærede Minister tror ikke rettelig at kunne give Koncession derpaa. Jeg tilstaa imidlertid, at jeg aldeles ikke deler Ministerens Opfattelse. I Loven af 19de Februar 1861 er der Tale om udelukkende Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør med en Sidebane til Sægersborg Dyrehave, men deri, at det sjællandske Jernbaneselskab har faaet udelukkende Afgang til denne Bane med Sidebane til Dyrehaven, ligger ikke, at man ikke maa røre ved Sægersborg Dyrehave med nogen anden Bane. Jeg kan ikke se, at der derved er affaaaret enhver Anden at lægge en Jernbane gennem det store Terrain, her er Tale om. Man kunde omtrent lige saa godt sige, at efterat det sjællandske Jernbaneselskab en Gang har faaet Lov til at anlægge en Bane paa Sjælland, maa ingen Andre anlægge Baner der. Naar det ikke snart kan vises at være Eneret, maa dog vel ogsaa al Formodning være for Frihed. Hvis jeg ikke tog feil, blev det ogsaa fremhævet af det ærede Medlem for Dønsen (Octavius Hansen) ved Sagens første Behandling, at Indenrigsministeriet selv har anerkjendt, at Selskabet ikke havde nogen saadan Eneret. Det var den Gang, da der forelaa det store Projekt om en Jernbane mellem Kallundborg og Frederiksbund. Den Gang slog Indenrigsministeren fast som sin Opfattelse, at det sjællandske Jernbaneselskabs Rettigheder ikke paa nogen som helst Maade forhindrede Ministeren fra med selvstændig Lovlighed at tillade Andre at anlægge en Jernbane over Charlottenlund gennem Dyrehaven, den samme Dyrehave, som der her er Tale om, og netop med Station ved vistnok det selsomme Punkt, ved hvilket Hørsholmsbanen er tænkt at skulle røre ved Dyrehaven. Jeg tilstaa, at ligesom jeg i Forveien var tilbøjelig til at tiltræde den tidligere Indenrigsministers Opfattelse, saaledes har jeg med saa meget større Forundring hørt den nuværende Indenrigsminister gaa selvstændig bort fra den Opfattelse der for ikke lang Tid siden er gjort gjældende, af en anden Indenrigsminister.

Indenrigsministeren (Lobjesen): Det

ærede Medlem, der sidst talte, gjorde med en vis Glæde gjældende, at man stadig havde tvunget det sjællandske Jernbaneselskab, men jeg maa dog gjøre opmærksom paa, at der er en overordentlig stor Forskjel paa Evang. Naar et Selskab ikke vil anlægge en Bane, og man da siger til det: Bille I ikke anlægge denne Bane, give vi en Anden Koncession paa den, er det vel utvivlsomt, at det er et Evangsmiddel, beregnet paa at influere paa Selskabets Villighed til at anlægge den ønskede Bane, men der er dog en overordentlig stor Forskjel mellem dette Evangsmiddel og det, der bestaar i, at man til Koncessionen paa et Jernbaneanlæg, som man ippvrigt selv ønsker, knytter som Betingelse, at en anden Bane, som Selskabet ikke vil anlægge, samtidig skal udføres. Der er Evang, som er tilladelig, men der er ogsaa Evang, som er utilladelig, og der er endelig Evang, som er uanstændig uden derfor at behøve at være utilladelig. Jeg kan intet Dieblit finde, at der er noget Urimeligt i at sige til det sjællandske Jernbaneselskab — hvis jeg overhovedet ønsker det paagjældende Jernbaneanlæg —: Hvis I ikke inden den og den Dag tage Koncession paa dette Anlæg, gives der Koncession til en Anden, og I maa da finde Eder i, at Anlægget kommer til at indmunde paa Eders Station ved Klampenborg. Det er den Dei, vi hidtil ere gaaede, men her er ikke Tale derom; her er Tale om at sige: Vi ønske en Bane fra Østtiden af Hovedstaden til et Punkt paa Nordbanen, men for at I skulle faae Lov til at anlægge denne Bane, som vi ønske, skulle I ogsaa anlægge en anden Bane, som I ikke ønske. Dette er en Anvendelse af Evang, som jeg ikke vil være med til. Det ærede Medlem udtalte dernæst, at Indenrigsministeren paa et tidligere Stadium med Styrke havde gjort gjældende, at der ikke tilfom det sjællandske Jernbaneselskab nogen som helst Eneret i Henhold til Loven af 1861. Der er imidlertid en overordentlig stor Forskjel paa at negte Nogen Koncession til Jernbaneanlæg paa Sjælland, fordi, som det ærede Medlem udtalte sig, det sjællandske Jernbaneselskab har Koncession paa en eller anden Bane paa Sjælland, og at sige, at man ikke maa give en Række andre Koncessioner til Jernbaneanlæg mellem to bestemte Punkter, mellem hvilke man har givet et Selskab Tilladelse til at anlægge en Bane. Naar det udtrykkelig er udtalt i Loven, at der gives Selskabet en udelukkende Afgang til Anlæg og Benyttelse af en Bane til Klampenborg, kan jeg egentlig ikke forstaa, at ikke derved alle Andre vare udelukkede fra i sin Tid at føre en Kallundborgbane til et Punkt sønden for Sægersborg Dyrehave med en Station ved Fortunen. Det kunde i ethvert Tilfælde være temmelig tvivlsomt, hvorvidt det var tilladeligt; men man maa dog erindre, at der her var Tale om en Bane med et ganske andet Diemed og et ganske andet Omfang, hvorhos den for at kunne passere ud af Hovedstaden