

Jernbaneselskab er hensigtsmæssigt at lægge Endepunktet ved Frederiksberg, fordi det betaler sig bedre for Selskabet, men det er ikke hensigtsmæssigt med Hensyn til de Formaal, man dengang havde; thi dem forlader man. Hvad det angaar, at Koncessionen skulde være givet, saa er der jo kun givet Ministeriet Bemyndigelse til at give Koncessionen under visse Betingelser; men Bemyndigelsen er ikke brugt, og Betingelserne gaar man nu, bort fra. Naar vi have givet Bemyndigelsen under visse Betingelser, og disse Betingelser tages bort, saa kunne vi ikke se, hvad der forpligter os til alligevel at holde fast ved Bemyndigelsen.

**Octavius Hansen:** Jeg tror, at det ærede Medlem, der nu fatte sig, ikke husker ganske rigtigt, naar han omtalte de Motiver, som i Samlingen 1873 bevægede Thinget, og navnlig Udvalget, til at foreslaa disse 4 Mars Forlængelse begrænset paa den Maade, som flet er. Det ærede Medlem har vistnok glemt, at vi ved sidste Behandling her vedtog et Endringsforslag, hvorved den Begrænsning, som der i tidligere Forslag var givet for Tilknytningspunktet, nemlig Lyngby eller Holte, faldt bort, saaledes at det udtrykkelig blev vedtaget, at Tilknytningspunktet kunde være ethvert Punkt Syd for Holte Station. Jeg erindrer meget tydelig de Betragtninger, som den Gang blev gjort gjældende saavel i Udvalget som her, for at beholde de 4 Mars Forlængelse for det Tilfælde, at Selskabet vilde føre Tilknytningspunktet Syd for Holte, idet aldeles overveiede det Hensyn blev gjort gjældende, at man ved en saadan Bane vilde skaffe den, som det forekom os, forurettede Del af Landet den bedst mulige Forbindelse med Hovedstaden. Hensynet til Statskistene ved Farum var et aldeles underordnet Spørgsmaal. Det ærede Medlem for Rjøbenhavns 5te Valgfreds (Bille) kunde ikke erkjende det Berettigede i, at man gjorde Savnebanen afhængig af, at Rjøbenhavns Kommune uden Bederlag afgav de paa Kommunens Grund beliggende Dele af den gamle Jernbanedæmning og andre Grunde, der maatte tilhøre Kommunen, og han drog en Sammenligning imellem Kommunen og private Grundeiere, hvis Grunde man forbrede afftaade til Jernbaneanlæg. Jeg tror nu, det maa erkjendes, at man, hvor der omkring i Landet bliver Tale om Jernbaner, der ville komme Kommunerne tilgode, fordrer, at disse, hvad enten det er Rjøbstadkommuner eller Landkommuner, skulle gjøre visse Offre. Det er derfor ikke ubilligt at forlange, at Rjøbenhavns Kommune, for at faae en Savnebane, der som bekjendt i alt Besentligt vil komme den tilgode, skal gjøre visse Offre, som bekvemt kunne ske under den Form, at den giver Afkald paa Expropriationsbidragene for de Grunde, som blive afftaade. Dette kan ganske vist ogsaa udtrykkes paa den Maade, at saafremt Kommunen vil give et Tilskud af saa stort et Be-

løb, kan der gives Koncession paa en saadan Bane, men det kunde ogsaa være naturligt og rimeligt at gjøre det paa den her foreslaaede Maade. Den ærede Minister gjorde en Distinction mellem, hvad han ansaa for en tilladelig Lvang, en utilladelig Lvang og en uanstændig Lvang. Jeg formoder, at den Lvang, som den ærede Minister selv anvender, maa komme ind under den første Kategori, den tilladelige Lvang; om den Lvang, som den ærede Minister paastaar, at vi ville anvende, kommer ind under Kategorien den utilladelige eller uanstændige Lvang, det veed jeg ikke; men jeg haaber dog, at den ikke kommer ind under den tredje Kategori. Jeg maa imidlertid fastholde, hvad jeg før sagde, at der ikke her fra Udvalgets Side har været Tale om at anvende nogenformelt Lvang mod det sjællandske Jernbaneselskab. Vi sige blot: Saafremt det sjællandske Jernbaneselskab ønsker Koncession paa denne Bane, kan det faae den, men kun paa den Betingelse, at det anlegger en anden Bane; det faaer altfaa det sjællandske Jernbaneselskab frit for, om det vil tage Koncessionen eller ikke; der er ikke Tale om Lvang. Jeg er overbevist om, at hvad vi have sagt, ikke kan give den ærede Minister Anledning til at tale om uanstændig Lvang. Jeg maa endnu gjøre et Par Bemærkninger i Anledning af den ærede Ministers Opfattelse af det sjællandske Jernbaneselskabs Eneret med Hensyn til Jægersborg Dyrehave. Jeg kan meget vel forstaa, at naar den ærede Minister mener, at det vil være ulovligt at give en Anden Koncession paa en Jernbane, der paa en eller anden Maade kommer til at berøre Jægersborg Dyrehave, han saa ikke vil give denne Koncession; men hvad jeg beklager, er, at den ærede Minister fuldstændig maa have misforstaaet den Lov af 1861, som han citerede; og som kun gav det sjællandske Jernbaneselskab Eneret paa en Bane fra Rjøbenhavn til Helsingør (Indenrigsministeren: Udelukkende Net!) Ja, Eneret eller udelukkende Net; det er det samme, og hvortil der føjes: „med en Sidebane til Jægersborg Dyrehave“. Nu vil jeg spørge den meget ærede Minister: hvis det sjællandske Jernbaneselskab havde faaet denne Koncession paa et Baneanlæg mellem Rjøbenhavn og Helsingør og havde foretrukket, at anlægge Sidebanen f. Ex. fra Holte eller Lyngby, skulde Rjøbenhavn da derved være afftaaven fra en direkte Forbindelse med Dyrehaven ad Hellerup langs med Kysten, saa at Rjøbenhavnerne for at komme i Skoven maatte føre enten til Lyngby eller Holte og saa tilbage igjen til Klampenborg. Nu vil den ærede Minister maaffe indvende, at dette var en urimelig Koncession at give; det er ganske sikkert, men det forandrer ikke Retsspørgsmaalet, og det var det, den ærede Minister talte om. Den ærede Minister talte endogfaa om, at det var et privatretligt Spørgsmaal, men derom kan der ikke være Tale, det er et rent offentlig-