

Grunde, som ikke ere bestemte til Gader og Veie, er der ingenfomhelst Anledning til at paalægge Kommunen andre Offre end en hvilkensomhelst Privat. Det Forslag, som vistnok vil udgjøre en Hovedgjenstand for Forhandlingen idag, er det, som — meget overraskende for Udvalget — er fremkommet fra en Del Medlemmer her i Salen, repræsenterende Flertallet. Jeg indser egentlig ikke, at der var nogen Nødvendighed for at gaa den Veie, Forslaget vælger, dersom Onstet blot var, at det nedsatte Udvalg skulde undersøge disse Forhold. Dette vilde dog vistnok kunne være sket paa en ulige nemmere og bekvemmere Maade, men det skal jeg lade staa hen, det er kun et formelt Spørgsmaal. Men jeg har været overrasket ved at høre den Motivering, som dette Forslag har fundet hos det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Wojfen). Han vendte tilbage til de Transaktioner, som have fundet Sted i Anledning af den vestjællandske Jernbane og Koncessionerne dertil, og som i 1872 tilbels have været Gjenstand for Forhandling her. De Udtryk, hvori han omtalte disse Transaktioner, vare mig overraskende, thi, forsaavidt som vi her tidligere offentlig have beskæftiget os med dem, saa erindrer jeg, at medens de bleve angrebne f. Ex. af mig, mødte de et meget varmt, jeg kunde næsten sige begejstret Forsvar fra flere Medlemmer, som høre til Flertallet her i Salen, et Forsvar, som ogsaa er blevet varmt paahjælpnet af de Vedkommende. Smidlertid, det er jo muligt, at Anskuelse derom have kunnet forandre sig, og jeg skulde for mit Vedkommende ikke have Noget imod, at hele hin Transaktion blev søgt frem og atter lagt klart for Dagen. Jeg deler det ærede Medlems Anskuelse om, at det i det Hele var en meget uhyggelig Transaktion, en af dem, der maa staa som et advarende Exempel, og som det er klogt at drage Erfaring af, saa at man for Fremtiden kunde undgaa alle Gjen-tagelser, og som sagt, naar ærede Medlemmer nu ere komne til en anden Opfattelse deraf, er dette kun en Triumf, som fejres af dem, der allerede tidligere vare af den Formening, at det Hele var i høi Grad — misligt er maasse for stærkt et Ord — men i høi Grad uskiftet til at indgyde nogen Tillid til begyndende Jernbaneforetagender. Men det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Wojfen) indskrænkede sig ikke dertil. Han gik videre og opstillede den Paastand, at den Forlængelse af Uopfigeligheden indtil 1896, som er indbrømmet det sjællandske Jernbaneselskab, skulde være betinget af, at, som han udtrykte sig, Nordvestbanen var afleveret færdig inden 1ste Januar 1875. Jeg veed ikke, hvorfra det ærede Medlem fik den Vending, at Banen skulde være „afleveret færdig“ den 1ste Januar 1875, thi det afviser ganske væsentlig fra det Udtryk, som det dog maa komme an paa, nemlig det, som staa i Koncessionen paa Banen. I denne hedder det, at Ba-

nen skal være „aabnet for Færdslen“ inden 1ste Januar 1875. So mere man her vil støtte sin Optræden paa en Fortolkning af tidligere veylede Dokumenter, desto nødvendiger er det, at man vælger netop de samme Udtryk, som ere brugte, og ikke lader Sagen glide hen i det Ubestemte ved at foretage saadanne Uendringer af Udtrykkene, der virkelig væsentlig forandre Meningen. Det, som kræves i Koncessionen af 2den Oktober 1871, er, at Banen skulde være „aabnet for Færdselen“ inden 1ste Januar 1875, og det er den bleven. At det ikke er sket i den fulde Udstrækning, hvori det helst maatte være sket, indrømmer jeg; jeg vilde anse det for meget heldigt, om Arbeidet havde været saaledes paastyndet af Kontrahenterne, at Banen virkelig i December f. A. kunde have været aabnet for en mere omfattende Drift end et Løg frem og tilbage om Dagen. Men det vil være bekendt, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke i den Henseende har nogen Bryde, hvorimod Stylden falder paa de Kontrahenter, som ved en af Staten godkendt Kontrakt have paataget sig at have Banen færdig til den bestemte Tid. Dette er imidlertid det Mindre; det Væsentlige maa være, om det virkelig kan siges, at Tilendebringelsen af den nordvestjællandske Bane eller dens Aabning for Driften inden en vis Tid staaer i nogen Forbindelse med Forlængelsen af Uopfigeligheden. Serom forudsatte det ærede Medlem, at paa den nordvestjællandske Jernbanes Tilendebringelse i rette Tid berøede det, om Jernbaneselskabet fik eller ikke fik Forlængelsen af Uopfigeligheden indtil 1896. Men dette er en fuldstændig Feiltagelse, det har albeles ingen Hjemmel. Uopfigeligheden er erhvervet ved den færdigste Bane og ikke ved Nordvestbanen. Jeg skal strax godtgjøre dette, men bringer forinden nogle Data i Erindring. Ved Loven af 26de Februar 1869 fik Regjeringen Bemyndigelse til at give Koncession paa den nordvestjællandske Bane, og deri var der tillige fastsat de Friste, inden hvilke Banen skulde være tilendebragt. Disse Friste ere rigtig nævnte af det ærede Medlem saaledes, at naar det var andre Selskaber end det sjællandske Jernbaneselskab, der anlagde Banen, saa skulde det første Stykke fra Roskilde til Holbæk være færdigt 1872, det sidste Stykke fra Holbæk til Kallundborg til 1ste Januar 1875. Da nu senere Koncessionen under væsentlig forandrede Forhold blev given til det sjællandske Jernbaneselskab, og samtidig det hele færdigste Anlæg gik ud af dets Besiddelse, blev ved Koncessionen, der i den Henseende ikke var bunden ved nogen Indskrænkning i Loven, Fristen fastsat til 1ste Januar 1875 for hele Banestregningen. Men allerede i Forveien var det fuldstændig givet, at Uopfigeligheden var erhvervet, thi denne Uopfigelighed var knyttet til den Forudsætning, at det sjællandske Jernbaneselskab anlagde Jernbanen paa Fælster i Forbindelse med Sydbanen, og dette Anlæg havde Sel-