

taget paa den lollandfke Bane har overgaaet al Forventning, saaledes skal dette navnlig være Tilfældet med det lille Stykke fra Bandholm til Maribo, som der er Spørgsmaal om at sætte i Forbindelse med den større Bane, idet man uvidende Statens Rentegaranti dertil. Seg tilstaa, at jeg har ikke positive Data liggende for mig; men i det Mindste efter den Antagelse, som næres af dem, der have Velighed til at se Jærdfelen paa den Banestrækning, er den finansielle Frygt, som tidligere er næret, nu bortfalden; og tillige har det — tror jeg — vist sig, at det vil være meget ønskeligt, ja, at Befolkningens Interesser i høj Grad kræve, at en saadan Sammensmeltning snart finder Sted." Saaledes som Forholdene nu ere ordnede, er der flere Ulemper ved, at disse to Baner i flere meget vigtige Henseender staa som selvstændige Banestykker. Navnlig ere Tagterne ordnede saaledes, at der lægges en ganske særlig Byrde paa den, som fra de øvrige Baner — det er Tilfældet med en stor Del af Lollands Beboere — tillige ønske at benytte Banen til Bandholm. Seg tror, at Interesserne derovre i høj Grad tale for, at en saadan Sammensmeltning finder Sted. Seg kan da ikke Andet end henstille til det Udvalg, som faar Jernbaneloven under Behandling, om det ikke skulde være rigtigt, at det, der tidligere udgjorde en Del af dette Lovforslag, nu ogsaa i Mar kommer til at udgjøre en Del deraf, om det ikke var rigtigt at optage en Bestemmelse, som sigter til at give Regjeringen Bemyndigelse til, at en saadan Sammensmeltning blev gennemført, hvad den i Fjor udtalte sig villig til. Da jeg nævner Jernbaneforholdene paa Lolland = Falster, saa kan jeg ikke Andet end henvende til den høitærede Indenrigsminister det Spørgsmaal, om man ikke snart kunde se en Bestyrelse dannet for denne Jernbane. Der er en hel Del Interesser, der vel kunne trænge til at varetages af en selvstændig Bestyrelse. Staten har sin finansielle Interesse knyttet til denne Jernbane, og ganske vist maa man haabe, at der ikke maa blive Spørgsmaal om, at Staten skulde blive paalagt en finansiell Byrde i den Retning; men saaledes som Statens Forpligtelse er, har den dog en ganske særegen Interesse — ganske vist, de, der have tegnet Forstærkningsfonden, have vel den største Interesse, i ethvert Tilfælde i mindre Grad den, der nu driver Banen, Privatbanken. I hvert Tilfælde er det vel ønskeligt og maa ogsaa interessere Staten, at der virkelig dannes en Bestyrelse, og at denne snart maa komme til Stede.

Tauber: Det gaar uden Tvivl flere ærede Medlemmer lige som mig, at det paa en vis Maade gjør et pinligt Indtryk paa dem, naar de skulle forhandle om et Lovforslag om sjællandske Jernbaneanlæg. Marfagen dertil er den, at vi befinde os i en tilfyneladende magtesløs Stilling

over for det mægtige og indflydelsesrige Selskab, som har disse Baner under sig, hvilken magtesløse Stilling endnu mere forøges derved, at vi se den ene Minister efter den anden undlade at optræde med saa megen Fasthed overfor det nævnte Selskab, som Forholdene synes at burde kræve. Den nu foreliggende Lov bærer ogsaa, saa vidt jeg kan se, Vidnesbyrd derom. De fire Jernbaneanlæg, som den omhandler, ere Anlæg, som det ikke kunde have kostet megen Velighed at faae det paagjældende Selskab til at anlægge, men som dette endog selv vilde have søgt sig stærkt opfordret til at anlægge, og desuagtet finde vi, at der til Gjengjæld derfor ydes det Begunstigelse, samt at der stilles det saadanne Valg med Hensyn til Enkeltighederne, som i flige Tilfælde ikke burde stilles det. Den eneste Bane, som det egentlig kan siges at være af særlig Bigtighed for det Offentlige at faae anlagt, er den, som skulde føre fra Kjøbenhavns Banegaard til den sydlige Del af Havnen, og jeg mener, at det er fuldkommen berettiget, at det er foreskrevet, at den skal gaa saa langt som muligt henimod Nyhavn; men naar vi se, at der er stillet Selskabet Valget inellem enten at lade Banen gaa i en Tunnel under Vesterbrogade eller ogsaa at føre den ud til Vigerslev og derfra ad den gamle Banestrækning hen til den gamle Banegaard, saa forekommer dette Valg mig saa besynderligt, at jeg ikke kan forstaa, hvorledes nogen Minister har kunnet tilstede et saadant Valg. Seg vil bede De Herrer lægge Mærke til, hvad der her er Tale om. Der er Tale om, at man for at komme tværs over en Gade skal gjøre en Omvei af $1\frac{1}{4}$ eller maasse $1\frac{1}{2}$ Mil. Naar Valget bliver stillet det sjællandske Jernbaneselskab, tvivler jeg ikke om, at det vælger den mindst bekoftelige Omvei, eller ogsaa at det bærer sig ad paa samme Maade, som vi ofte have set, nemlig foreløbig at udsætte Anlægget og derpaa søge at faae nye Indrømmelser for at føre Banen under Vesterbro, hvilket sidste Alle maa ønske, at det vil gjøre. Fremdeles se vi, at der skal bevilges et Beløb til et andet Spor paa Banestrækningen inellem Hellerup og Klampenborg, for hvilket der kan optages Laan eller udstedes Aktier. Det forekommer mig, at dette ikke kan henregnes til saadanne nye Anlæg, hvortil der bør foretages en Forøgelse af Aktiekapitalen, men jeg tror, at Beløbet hertil passende burde udredes af Reservesfonden eller i alt Fald, at denne burde bidrage ganske væsentligt dertil. Endvidere se vi, at det overlades til det sjællandske Jernbaneselskab frit at vælge, om det vil føre Jernbanen fra Frederiksberg til Frederiksfund eller fra Lyngby til Frederiksfund. Saaledes som denne Sag er bleven motiveret og fremstillet, kan jeg ikke se rettere, end at det fra alle Sider erkjendes, at det er hensigtsmæssigt for Staten og for de paagjældende Egne, at Banen føres fra Frederiksberg til Frederiksfund; men naar dette er Tilfældet, saa burde