

det udtryffeligt paahydes, at den skulde føres fra Frederiksberg til Frederiksfund. Fremdeles udvider man uden Videre den Nopsfigelighed, som er tilstaaet Selskabet for det Tilfælde, at det foretrakker Lyngby fremfor Ellerbø, som der tidligere var Tale om, til ogsaa at gjælde for det Tilfælde, at Selskabet anlægger Banen fra Frederiksberg til Frederiksfund; men det forekommer mig, at naar der bliver Tale herom, bør dette Spørgsmaal ligge frit for Rigsdagen til Afgjørelse. Det bør foreligge frit for Rigsdagen, om den finder denne Jernbane imellem Frederiksberg og Frederiksfund at være saa lidet heldig for det sjællandske Jernbaneselskab, og om den finder det saa vanffeligt at faae den tilveiebragt, at den af den Grund vil give Selskabet en Forlængelse af dets Koncession paa 4 Aar. I Stedet for § 9 i det foreliggende Lovforslag burde der efter min Mening indsettes en Bestemmelse, som ophævede den Bemyndigelse, der er givet Underrigsministeren til at tilstaa en Koncession til det sjællandske Jernbaneselskab for en Bane, som udgik fra Nordbanen til Frederiksfund, og der burde da i Stedet derfor gives ham Bemyndigelse til at give Koncession paa en Bane fra Frederiksberg til Frederiksfund, til hvilken Bemyndigelse der da ikke burde knyttes nogenformhelt Ret til at tilstaa Selskabet Nopsfigelighed i de fire Aar fra 1896 til 1900. Svad angaar Tilveiebringelsen af de Midler, som skulle anvendes til de paagjældende Baner, da finde vi ligeledes i det foreliggende Lovforslag optaget de Bestemmelser, som herom ere bleene indfatte i Loven om Frederiksfundsbanen. Det er ingenlunde ligegyldigt, om de Midler, som skulle anvendes til nye Baneanlæg under det sjællandske Jernbaneselskab, tilveiebringes ved Prioritetslaan alene eller ved Aktier. Det er bekjendt, at Staten har Indløsningsret for de paagjældende Baner til Aaret 1900 og eventuelt til Aaret 1896. Til den Tid kan den indløse Banerne for deres paagjældende Betsøb samtidig med Overtagelsen af deres Gjæld, og tillige tager Staten da den Reservefond, som der til den Tid er. Dersom det sjællandske Jernbaneselskab tilveiebringer Betsøbet eller en Del deraf ved Prioritetslaan, bliver den nominelle Sum større, og for Selskabet selv har det den Virkning, at en større Del af Udbyttet kommer de nuværende Aktionærer til Gode, saaledes at det bliver fordelt paa færre Aktier. Prioritetslaanet forventes nu, som bekjendt, med 4 pCt. hvormod Aktierne deltag i Udbyttet. Dette indeholder en Opfordring for Selskabet til at foretrække Optagelsen af Prioritetslaan fremfor Udstedelsen af Aktier, men for Staten stiller det sig omvendt. Staten har Interesse i, at den nominelle Kapital bliver saa ringe som mulig, i alt Fald naar man beregner Prioritetslaanene til de Betsøb, som deres Kurs lyde paa, og beregner Aktierne til Pari. Naar man sammenligner dem paa denne Basis, vil der blive et større nominelt Betsøb, dersom der

udstedes Prioritetslaan, end dersom der udstedes Aktier. Om Reservefonden, hvortil der henlægges 10 pCt. af Nettoindtagten, og som skal stige, indtil den har naaet et vist Betsøb, saa vidt jeg mindes, er det til 10 pCt. af Aktiernes paalydende Værdi, er der ikke fastsat, at den skal stige i Forhold til de Prioritetslaan, der optages; men da Reservefonden ogsaa med Tiden skal tilfalde Staten, naar denne en Gang indløser Jernbanerne, er det vigtigt, at den ikke sættes for lavt. Af disse Aarsager forekommer det mig ikke ligegyldigt, om Staten vedbliver at tillade det sjællandske Jernbaneselskab at udstede Prioritetslaan i saa stort Omfang som hidtil. Jeg finder ikke i den sidste Driftsberetning fra det sjællandske Jernbaneselskab nogen Opgjørelse af, hvorledes Forholdet er mellem Aktiekapitalen og Prioritetslaanene, men jeg tror ikke at tage fejl, naar jeg antager, at de omtrent ere lige store. Jeg skal imidlertid ikke udtale mig bestemt herom. En anden Begunstigelse finder man i § 7, hvor det hedder: „Den Frist, inden hvilken de i Lov af 16de April 1873 om Tilveiebringelsen af en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Sverig ommeldte Anlæg seneft skulle være aabne for Benyttelse, forandres til 3 Aar efter Koncessionens Udfærdigelse.“ Jeg veed ikke bestemt, om det sjællandske Jernbaneselskab har faaet Koncession herpaa, men den Maade, hvorpaa dette er stillet i Forbindelse med et andet Punkt i Lovforslaget, forekommer mig i det Mindste at tyde paa, at det sjællandske Jernbaneselskab ogsaa ønsker denne Koncession. Det turde i det Hele være urigtigt at fastsætte, at Koncessionen skal gjælde for 3 Aar efter dens Udfærdigelse; det bør fastsættes, at den skal gjælde indtil den og den Tid, og det bør ikke staa hen i en ubestemt Skæffe af Aar, naar det sjællandske Jernbaneselskab vil tage Koncession paa det omhandlede Anlæg. Fremdeles se vi, at den ærede Minister ikke har villet forekrive det sjællandske Jernbaneselskab, at den i § 1 første Stykke omhandlede Jernbane fra den østlige Del af Kjøbenhavn til Hellerup eller et Punkt paa Nordbanen skal sættes i Forbindelse med Kjøbenhavns Havn ved et Spor. Det ærede Medlem for Odense (Octavius Hansen) har allerede fremhævet det Bysynderlige i at tage Hensyn til Fæstningsværkerne ved Citadellet, og jeg skal leilighedsvis hertil knytte den Bemærkning, at jeg ikke kan forstaa, hvorledes der kan tages Hensyn til den Del af Fæstningsværkerne, som vende ind imod Kjøbenhavn; de kunne jo ikke have Spor af Forsvarsværkers Natur. Men endnu mere paafaldende er det andet Moment, som anføres, at „der efter Lov af 16de April 1873 kan gives den, der erholder Koncession paa Anlægget af en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane til et Punkt ved Drosund mellem Charlottenlund og Kalkbrænderierne, Tilladelse til ved et Spor at sætte denne“ — Banen fra Kjøbenhavn til Hellerup —