

men til denne sidste er det kun i et langt ringere Maal, at Grunde maa erhverves. Noget Liggende gjælder med Hensyn til den Tunnel, der eventuelt skulde forbinde disse to Anlæg, thi dersom Havnebanen anlægges alene, behøver man enten slet ingen Tunnel eller ogsaa kan man nytes med en Tunnel, der ikke forulemper Færdselen paa Vesterbro, hvorimod den Tunnel, der nu paatænkes anlagt — og den vil være fornøden, dersom Jernbanebestyrelsens Projekt til Anlægget af en ny Banegaard Syd for Vesterbrogade bliver taget til Følge — vil medføre meget betydelige Ulemper for Passagen paa Vesterbrogade, idet den vil nødvendiggjøre, at denne Gade forhøjes med 3, eller efter en anden Beretning endog med $3\frac{1}{2}$ Fod med temmelig steil Skraaning. Det maa nu vistnok indrømmes fra enhver Side, at saa vigtig en Forbindelsesaare i Danmark de sjællandske Jernbaner end ere, navnlig umiddelbart ved Kjøbenhavn, er Vesterbro-Passagen omkring Frihedsstøtten akkurat en ligesaa vigtig Forbindelsesaare. Dette er vistnok udspøtteriagt, og den ene af disse to Passager har vistnok ikke Ret til at forulempe den anden i nogen væsentlig Grad. Under alle Omstændigheder maa det fremhæves, at den Ordning, som vil medføre den nævnte Ulempe, og som efter de Aktstykker, der foreligge paa Tryk fra det sjællandske Jernbaneselskab, vil være fornøden for en Godsbanegaard efter Jernbanebestyrelsens Plan, ikke vil være fornøden for Havnebanen. Det er den Maade, hvorpaa den Plan, som er bleven vedtagen af Lovgivningsmagten, og hvorpaa der haves Koncession, bringes i Forbindelse med en Udvidelse af denne Plan, en Plan, der omfatter noget Andet, hvortil der ikke haves og ikke har kunnet gives Koncession, fordi den ikke er vedtagen af Lovgivningsmagten, som Udvalget har troet at maatte nedlægge Indsigelse imod. Der er saa meget større Anledning til at gjøre det, som Planen til Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard, som jeg i mit forrige Foredrag omtalte, er et af de allerførste Spørgsmaal, der kan komme til at foreligge Rigsdagen, fra et rent finansielt Synspunkt betragtet. — Den høitærede Minister bemærkede, at Regjeringen ikke havde nogen videre Indsigelse paa, hvad det sjællandske Jernbaneselskab vilde beslutte sig til, men jeg tror, at Regjeringen har en saadan Indsigelse, naar den vil bruge den. Jeg har allerede antydet et Middel, og maatte et af de virksomste, netop under de nuværende Forhold, men der gives ogsaa andre. Som bekendt, har Regjeringen ikke blot den Myndighed at stadfæste, og følgelig ogsaa den, at kunne negte sin Stadfæstelse eller at udsætte Stadfæstelsen af den administrerende Direktørs Valg, der finder Sted hvert tredje Aar, men den har tillige Ret til at udnævne en af det sjællandske Jernbaneselskabs Direktører. Der er imidlertid den uheldige Omstændighed tilstede, at den Direktør, Regjeringen paa denne Maade har sat

ind i det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse, støtter den administrerende Direktørs Planer paa ethvert Punkt og mindre betragter sig som Statens Repræsentant end som Jernbanens Funktionær. Han er begge Dele, og man kan derfor ikke brede ham, at han ogsaa betragter sig som Jernbanens Funktionær; men jeg tror, det maa være Regjeringens Opgave at sørge for, at han i fuldere Maade betragter sig som Statens Repræsentant, som den, der har modtaget en Tillidspost af Regjeringen. Det er Noget, som de uheldige Forhold fra Absolutismens Tid, da den sjællandske Jernbanedirektion blev stiftet, have medført. Forretningsmæssig havde det været langt bedre, om Regjeringen ikke havde udnævnt et Medlem af Direktionen, men derimod havde udnævnt en Kontrolør, som havde en bestemt Myndighed og stod udenfor eller imod Direktionen; men, som sagt, det er den samme Ordning, der i sin Tid blev truffen med Nationalbanken, som man ogsaa brugte med Hensyn til Jernbaneselskabet; nu vilde man ikke længere vælge denne Form. Smidertid lader den sig bruge, og jeg tror, at Regjeringen i høiere Grad end hidtil maa fordre, at den paagældende Mand betragter sig som Statens Repræsentant for det sjællandske Jernbaneselskab. Der er ogsaa andre Midler, Regjeringen har; jeg skal her kun nævne den Indskydelse, den har paa Reservecens Udvidelse. Det sjællandske Jernbaneselskab sætter stor Pris paa at faae Lov til at anvende af Reservecens; der har endog været Forsøg, hvor det har faaet Lov til at anvende det paa en Maade, som ikke var tilladelig. Det er ikke slet i den senere Tid, men der har dog fundet saadanne Anvendelser Sted af Reservecens, som vel paa ingen Maade kunne kaldes utiladelige, men som dog ere ret interessante paa Grund af den Forbindelse, hvori de staa med det Forhold, jeg nylig har omtalt. Det ses af den første Driftsberetning fra Jernbaneselskabet Pag. 35, at der af Reservecens er anvendt 46,000 Kr. til Noget, der kaldes Udgifter i Henhold til Extrabevillinger, og angaaende disse Udgifter bemærkes i Anmærkningerne, at de senere ville være at tilbagebetale Reservecens af den Byggekapital, der skal tilveiebringes i Anledning af nye Anlæg, navnlig Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard, men der er aldrig ved Lov givet det sjællandske Jernbaneselskab nogen Ret til Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard. Det er altsaa en Bevilling, Regjeringen har givet til disse Anlæg, om hvilken vi endnu ikke vide Noget, og om hvilken Regjeringen heller ikke kan tage nogen Bestemmelse, da det er Lovgivningsmagtens Sag at tage Bestemmelse derom. Det sjællandske Jernbaneselskab vil ikke kunne anvende nogen Kapital eller reise nogen Kapital til en ny Banegaard uden ved Lov, og denne Lov eksisterer ikke endnu. Regjeringen har nu tilladt at reise Forskud paa en saadan Kapital, og har derved paa en Maade foregribet de Planer, hvorefter der kunde være Tale.