

Bygningerne endnu ikke engang ere opførte. Jeg troede, at da vi vedtog Loven af 31te Marts f. A., var der derved ydet saa rigelig, at det ikke vilde være nødvendigt allerede nu at bevilge en saa stor Sum til Udvidelse af Stationen; men hvis det er nødvendigt, skal jeg naturligvis ikke have det Allermindste derimod.

Med Hensyn til de enkelte Paragrafer i Lovforslaget skal jeg blot tillade mig at henlede Opmærksomheden paa § 2, som indeholder: „Expropriation af de Grunde og Eiendomme, som ere forudsatte til Anlæg af Banen som dobbeltsporet i dens hele Udstrækning, foretages i Overensstemmelse med Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845“. Jeg vilde ønske, at den høitærede Indenrigsminister vilde fremkomme med et nyt Forslag til Lov om Expropriation til Jernbaner; thi Forordningen af 1845 er i høj Grad forældet, den passer ikke rigtig til Forholdene, saaledes som de have udviklet sig, og den medfører, kan jeg godt sige, at man i mange Tilfælde ikke faar den fulde Erstatning for Afstaaelse af sin Grund, som man ifølge Grundlovens § 82 skulde have. Dens Bestemmelser ere saadanne, at de ikke kunne overholdes, og de overholdes derfor heller ikke. Jeg skal blot f. Ex. nævne en enkelt Ting, det er Lovens Bestemmelser om, i hvilke Tilfælde der kan fordres Expropriation. De ere jo ikke meget oplysende, og derfor exproprieres der vistnok ogsaa til Anlæg, som det egentlig ikke oprindeligt har været Lovens Mening, at der kunde exproprieres til. Dette Spørgsmaal har en meget stor Betydning; thi det maa erindres, at en Del Expropriationsudgifter til Jernbaner skulde afholdes halvt af Staten og halvt af de Egne, hvor vedkommende Bane kan antages at ville gjøre noget godt, altsaa med andre Ord: Halvdelen af Expropriationsudgifterne for en stor Del Jernbaners Vedkommende skal udredes af Kommunerne. Derfor have Kommunerne jo stor Interesse i, at der ikke bliver exproprieret Mere, end det virkelig er nødvendigt. Jeg har ikke kunnet erholde nogen Oplysning om — men jeg vilde ønske, at man kunde faae det oplyst — hvor stor en Sum man i det Hele har anvendt til Expropriation her i Landet, for at man derigjennem kunde komme til at se, hvor meget Kommunerne have maattet udrede. Det er jo ikke saa ganske lidt, der hviiler paa de enkelte Kommuner, og som maa paalignes hvert Aar, hvorfor Spørgsmaalet for Kommunerne Vedkommende har en meget stor Interesse. Imidlertid skal jeg villig indrømme, at da vi ikke have nogen anden Expropriationslov for Diebliffet, maa

selvfølgelig Forordningen af 1845 endnu paaberaabes her som Hjemmel og Grundlag for Expropriation; men jeg vil dog i alt Fald ønske, at det Udvalg, som formentlig bliver nedsat i Sagen, vil tage under Overveielse, om man ikke i hvert Fald ved Siden af kunde tage Bestemmelsen i Loven af 10de Marts 1867 § 5 med. Ved denne Lovbestemmelse blev det nemlig tilladt de paagjældende Grundeiere at faae 2 Medlemmer i Taxationskommissionen, hvilket de ikke kunne faae efter Forordningen af 1845. Derved vilde det opnaaes, at Grundeierne Interesser vilde kunne gøres maaske noget mere gjældende, end de kunne efter Forordningen 1845, og da Loven af 1867 er gjældende for Jernbaneanlæg i Jylland og Fyen, kan jeg ikke indse, hvorfor ikke denne Lov ogsaa skulde kunne komme til Anvendelse for Sjællands Vedkommende.

Med Hensyn til Lovforslagets § 5 om at tilveiebringe Midlerne ved Laan, skal jeg kun sige, at jeg finder det fuldkommen rigtig. Vi have i de senere Aar bygget og ville vel ogsaa komme til at bygge en stor Del Jernbaner, i hvilken Anledning man har sagt, at vi ere godt paa Veie til at bygge os fattige ved Jernbaner. Jeg mener derfor, at det er fuldkommen rigtig ikke at angribe Statens Beholdning til den Slags Jernbaner, men at tilveiebringe Midlerne ved Laan. Jeg kunde imidlertid have ønsket, at de Obligationer, der skulle udstedes for dette Laan, blive kaldte for Jernbaneobligationer, og at de blive forrentede med noget mere end  $3\frac{1}{2}$  pCt., hvorved de upaatvilelig vilde komme til at staa om ikke over pari saa dog i ethvert Tilfælde i pari.

Jeg skal indskrænke mig til disse faa Bemærkninger, som jeg henstiller til velvillig Overveielse af det Udvalg, som jeg haaber vil blive nedsat i denne Sag, idet jeg forøvrigt skal anbefale, at Sagen fremmes saa hurtig som muligt.

**Th. Nielsen:** I 1879 fremkom Civilingenør Reisler med et Andragende til Regering og Rigsdag om at faae Koncession paa Anlæg af en Jernbane fra Klampenborg til Helsingør. Han var ikke saa heldig at vinde det høie Ministerium for denne sin Plan. Ministeriet fremkom ikke med noget Lovforslag i saa Henseende, men nogle Aar efter, i 1883, var der et Par andre Mænd nemlig Hr. Kapitaen Dinesen fra Helsingør og en anden Civilingenør, der i saa Henseende vare mere heldige, idet de fik Indenrigsministeren til at fremkomme med et Lovforslag om at give dem en saadan Konces-