

bestæftige sig med Sagen, vil tage dette Spørgsmaal under Overvejelse; thi den Afgangsvej, der nu er til Stationen og den dermed sammenbyggede Post- og Telegrafbygning, er høist uhenstigtsmæssig og høist uheldig; saa det virkelig er et billigt Krav, at der bliver sørget for at opnaa en bedre Afgangsvej til disse Bygninger. Endskønt jeg saaledes godt kan tiltræde Forslaget om Kystbanen, maa jeg dog udtrykkelig erklære, at jeg ikke vil kunne gaa med til det, hvis Betingelsen for at faa det gennemført skal være, at der fra de Kommuner Side, der ere blevne nævnte, skal ydes et Tilskud af 40,000 Kr. pr. Mil. Det glæder mig at høre, at den højesterede Indenrigsminister heller ikke vil gaa med til denne Bestemmelse, og jeg kan ganske henholde mig til de Udtalelser, der fremkom fra det ærede 4de Medlem for 1ste Kreds (Det. Hansen). Det er jo bleven sagt, at Banen vil komme til at betale sig; og det kan maasse ogsaa være rigtigt, skønt det jo ikke er nogen lille Sum, Banen vil komme til at koste, idet den er foreslaaet at skulle koste omtrent 5 Millioner; og Ekspropriationsudgifterne ville vel næppe kunne regnes under et Par Millioner; det bliver altsaa en Kapital af omtrent 7 Mill. Kr., der skal forrentes og amortiseres, og det vil altsaa medføre, at et aarligt Nettooverskud af 400,000 Kr. vil være nødvendigt, for at Anlægget skal kunne betale sig. Jeg tror imidlertid, at Banen nok vil komme til at bære sig, i hvert Tilfælde vil det nok kunne ske, hvis man kunde faa nogle mere hensigtsmæssige Fartplaner end de, der nu ere gældende for Nordbanen. Thi der mangler det ved dem, at naar Togene komme til Kjøbenhavn om Aftenen, navnlig Vest fra Eksprestoget fra Korsør kommer jo ikke til Kjøbenhavn før Kl. 10 om Aftenen — da er det sidste Tog gaaet Nord paa undtagen een Sognedag om Ugen; altsaa der er ingen Forbindelse. Der er nok Forbindelse med Eksprestoget fra Masnedshund, for saa vidt dette ikke er forsinket, men dette sker meget hyppigt; jeg har personligt erfaret, at det ikke er forsinket saa ganske lidt, saa at naar man kommer til Kjøbenhavn, Toget Vest paa er gaaet. Det er uheldigt, og derfor vilde det være ønskeligt, om man om Vinteren ligesom om Sommeren lod et Tog gaa noget senere fra Kjøbenhavn Nord paa. Men selv om Banen muligvis ikke forrentede sig, maa jeg ogsaa lægge Vægt paa det, som det ærede 4de Medlem for 1ste Kreds omtalte, at Banen jo hovedsagelig anlægges for den gennemgaaende Trafiks Skyld. Det blev udtrykkelig udtalt i det Forslag, der blev forelagt Rigsdagen i 1889—90; der

blev netop Vægten lagt paa, at det var nødvendigt at faa denne Bane for den gennemgaaende Trafiks Skyld. Naar det er Tilfældet, kan jeg ikke indse, hvorfor Kommunerne skulde give noget Bidrag dertil, i Særdeleshed naar de altsaa ikke faa Rente af de Summer, som de skulle bidrage. Hertil kommer, at jeg egentlig ikke tror, at Banen i og for sig vil forøge Byernes og Amtskommunernes Skatteevne i nogen nævneværdig Grad, eller rettere jeg tror, at denne aldeles ikke vil blive forøget, saa jeg kan i det hele taget ikke indse, hvorfor denne, som man kan faa anlagt ved at give privat Koncession uden et eneste Tilskud fra Kommunerne, skulde have noget Tilskud fra dem. Hvis denne Paragraf ikke falder bort, ser jeg mig derfor ikke i Stand til at stemme for Lovforslaget.

Med Hensyn til Gribstovbanen finder jeg, at det er en saa naturlig Udvidelse, at jeg kun skal anbefale den.

Jeg skal endnu kun berøre et enkelt Punkt, som den ærede sidste Taler kom lidt ind paa, det er § 7 om Ekspropriationen. Denne skal nemlig afholdes efter Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845. Jeg har tidligere gjort opmærksom paa, og der er Grund til at gentage det nu, da det synes, at der er kommet saa stor Fart i alle Baneanlæg, at denne Forordning om Ekspropriation vist nok maa siges at være i høj Grad forældet, saa at det vist uof vil blive nødvendigt at se at faa en ny Ekspropriationslov. Forudsætningen for Forordningen af 1845 var jo nemlig den, at det var et privat Selskab, der skulde ekspropriere, og derfor stod den kongelige Kommissarius som den aldeles upartiske Mand, der skulde mægle den eksproprierende Part og Ejeren imellem. Dette Forhold er jo nu faldet bort, da det nu er Staten, som eksproprierer, og den kongelige Kommissarius opfatter jo sin Stilling, som om han skal se paa Statens Interesse, han staar altsaa ikke nu saaledes mæglende mellem de to Parter, og det vil ofte kunne medføre mindre heldige Forhold. Al Ekspropriation er jo noget brutal, og derfor er der Grund til, at al Ekspropriation udføres saa hensynsfuldt som muligt, og jeg tror ikke, at det kan ske efter den gamle, nu snart 50-aarige Forordning. Der er derfor al god Grund til at søge at komme til en ny Ekspropriationslov, især efter at der er kommen saa stor en Fart i alle Særbaneanlæg. Hvorledes denne Forordning virker, kan jeg nævne Eksempler paa. Ved den Ekspropriation, der fandt Sted i Anledning af Forlægningen af Helsingør Station, varede det saaledes 3 Aar,