

Lovforslagets Paragraffer (see Tillæg A, Sp. 2705—6) ansaaes som vedtagne uden Afstemning.

Sagens Overgang til 3die Behandling

vedtoges eenstemmig med 39 Stemmer.

**Formanden:** Mulige Vædringsforslag til Sagens 3die Behandling maa jeg bede indleverede i Bureauet senest iovermorgen Kl. 12.

Man gif derefter til den under Nr. 4 paa Dagsordenen opførte Sag, som var:

Første Behandling af „Forslag til Lov indeholdende nogle nærmere Bestemmelser om Anlæg af en nordvestjællandsk Jernbane“

(Lovforslaget findes i Tillæg A, Sp. 2731—32; 3die Behandling i Folkethinget i dettes Tidende, Sp. 6446 ff.).

**Tersén:** Naar jeg for et Par Maanedes siden talte og stemte imod det Forslag, der da blev fremlagt om Forlængelse af Tidsfristen for det sjællandske Jernbaneselskab til at anlægge Holbæk-Banen, skete det vissefelig ikke af nogen Uvillie mod det sjællandske Jernbaneselskab, hvis Bestyrelse af den nuværende Bane jeg finder fra Selskabets Standpunkt i høi Grad prisværdig, men det var, fordi det forekom mig at ville have været meget uforstandigt, om det sjællandske Jernbaneselskab vilde være gaaet ind paa at anlægge en svær Bane fra Roeskilde til Kallundborg til at konkurrere med den ligesaa svære Bane, som Selskabet allerede har. Det forekommer mig, at det var den alleruheldigste Betingelse, under hvilken det sjællandske Jernbaneselskab kunde konkurrere med sig selv om Trafikken paa Sjælland, naar de Systemer, efter hvilke de to tildeels paralleløbende Baner dreves, vare eensartede, med andre Ord: om de dreves paa den Maade, at de begge vare beregnede paa en stor Transittrafik, istedetfor at den ene efter min Mening skulde have den Opgave, baade at tilfredsstille den locale Trafik og Transittrafikken og den anden i det Væsentlige kun have den Op-

gave at være nyttig for den locale Trafik. Jeg troer, at det sjællandske Selskab vilde staae sig langt bedre ved at overtage den Bane, om hvilken der er Spørgsmaal i det nu foreliggende Forslag, og drive den efter det lettere Systems Principer end ved at have overtaget den kortere Bane fra Roeskilde til Kallundborg, og jeg troer, at der i selve Driften, naar Banerne anlægges efter forskellige Systemer, kan indtræde en saa stor Forskjellighed, at den Concurrence, som jo paa en vis Maade kommer tilstede, dog væsentlig vil forsvinde i sine Virkninger. Det er derfor med stor Glæde, at jeg har seet det foreliggende Forslag fremkomme, idet jeg anseer det for i høi Grad onskeligt, at vi her i Landet komme ind paa at prøve Anlægget og fornemmelig Driften efter et lettere System, og jeg anseer det for at være meget gunstigt for Staten, at den, naar Indløsningsfristen for det sjællandske Selskabs Baner er udløben, kun behøver at udløse deets nu i Drift værende Baner, og derimod ikke, saaledes som dette Forslag nu er affattet, Banen fra Kjøbenhavn til Kallundborg eller fra Roeskilde til Kallundborg, hvilket Sidste vilde have været Tilfældet, hvis det sjællandske Selskab i Genhold til Loven af 26de Februar f. A. havde overtaget den. Jeg veed heller ikke Væsentligt at erindre imod de enkelte Bestemmelser i Loven, medens der dog er et Spørgsmaal, som jeg skal tillade at udbede mig nærmere Oplysning om, nemlig Spørgsmaalet om Garantien. Det vil være de ærede Medlemmer bekendt, at der allerede har gjort sig gjældende forskellige Fortolkninger af Bestemmelsen om Garantien i Loven af 26de Februar 1869, hvilke Bestemmelser, der ere optagne i nærværende Lovforslag, gaae ud paa, at, naar Andre end det sjællandske Jernbaneselskab anlægge Banen Roeskilde—Kallundborg, kan Staten enten gaae ind paa en Rentegaranti af 4 pCt. for Halvdelen af Anlægscapitalen 3,700,000 Rd. — eller 4 pCt. for den hele Sum, naar der tilveiebragtes en Reserwesond af 15 pCt. af den hele Anlægscapital. Det er efter det foreliggende Forslag den første Art Rentegaranti, om hvilken der vil blive Spørgsmaal ved det her omhandlede Anlæg, og da forekommer det mig ikke aldeles klart, om denne