

og dermed supplere, hvad der mangler med Hensyn til Forrentningen af den kjöbenhavnskorsfærte Jernbane. Imidlertid er det et Spørgsmaal, om den Beregning, som Jernbaneselskabet har fremsat, kan holde sin Prøve; der er nemlig flere Ting, som maae tages i Betragtning; man maa vel indrømme, at Banen er høit beregnet, idet den er anslaaet til at ville koste 1,062,000 Rb. for et Stykke, som er 1³/₄ Mile langt, hvilket er over 600,000 Rb. pr. Mil, som er en høi Priis, men man maa erindre, at Expropriationen er dyrere paa Grund af, at Jernbanen ligger i Nærheden af Hovedstaden. Der er efter min Formening Endeel af det, som er lagt til Grund for Beregningen, som neppe vil holde Stik, idet der er calculeret et langt større Antal af Beisfærende, end jeg troer, at Jernbanen kan paa regne. Man maa ikke glemme, naar man tager Hensyn til Indtægterne af denne Bane, at for Mange af dem, der befare Strandveien, er Kjørselen ud og hjem ad den smukke Veien stor Deel af Fornøielsen, som de ikke ville undvære, for at sætte sig i en Jernbanevogn, og det maa derhos erindres, at de kunne kjøre ad Strandveien omtrent for den samme Priis som pr. Jernbane. Naar man taler om de nuværende Dampskibspassagerer, maa det ligeledes erindres, at der ogsaa er en stor Forskjel paa at kjøre en halv Time med Jernbanen, — thi den vil ikke befordre Passagererne meget hurtigere, hvortil kommer den Veien, der bliver at passere fra Stationen, — og paa i en halv Time at seile langs med den smukke Kyst og derefter at kunne gaae i Land i Klampenborg; hertil kommer endnu, at Banegaarden ligger i en Udkant af Byen, hvilket ogsaa vil afholde Mange fra at frequentere Jernbanen. Heraf troer jeg at være berettiget til at slutte, at ikke en saa stor Deel af de Beisfærende, som paaregnet, vil komme til Jernbanen. Jeg kjen-der et lignende Forhold i England, hvor der blev anlagt en Jernbane imellem to Byer, Leith og Edinburgh, der kun ligge en halv Mil fra hinanden, og imellem hvilke Samfærdselen er stor, hvorfor man troede, at denne Jernbane vilde betale sig godt; men i det Sted vedblev Fleertallet af dem, der skulde passere Veien, at kjøre paa Omnibusserne, der kjørte for den

samme Betaling og optog Passagererne i den ene Byes Hovedgade og affatte dem i Hovedgaden i den anden By. Jernbanestationerne ere derimod udenfor Byerne, saa at de, der ville passere med Jernbanen, have en temmelig stor Veilængde at tilbagelægge. Noget lignende vil finde Sted med Befordringen til Klampenborg, idet de, som ikke boe i Nærheden af Vesterport, først maae begive sig til en Udkant af Byen. Jeg troer af disse Grunde, at man ikke kan antage den foreliggende Beregning for fuldkommen rigtig. Der er gjort Regning paa, at denne Jernbane skulde befordre 600,000 Passagerer om Aaret, det vil sige omtrent 2000 Passagerer daglig. Naar man nu erindrer, at det kun er de 5 til 6 Maanedere af Aaret, hvor der er en større Fregvents, saa vil det i disse Sommermaanedere være 3000 Passagerer daglig eller maaskee mere, og man vil dog vist indrømme, at denne Beregning er temmelig rundelig. Jeg troer derfor ikke, at Staten for at opnaae det attraaede høiere Udbytte bør gaae ind paa en Garanti af 40,000 Rb. om Aaret. Siger man da, at Staten er gaaet ind paa Garantien, for at faae Forkængelsen til Helsingør, saa svarer jeg: Vel, men hvorledes sikker Staten sig Forkængelsen? Naar Jernbanedirectionen ikke om 5 Aar har udført Banen til Helsingør, da skal den overdrages Staten, med at Staten da betaler Banen og Materiellet med nøiagtigt det Samme, som Banen har kostet at anlægge, altsaa Staten betaler Banen endeel over dens Værdi, som den har paa den Tid, Staten overtager den; thi Skibet paa Banen og Materiellet er ikke beregnet. Staten opnaaer ved denne Garanti en meget lille Fordeel. Da det imidlertid af Lovudkastet ligesom af den høitærede Ministers Udtalelse tydeligt og klart fremgaaer, hvilken Priis den høitærede Minister sætter paa Helsingørs-Banen, saa vil jeg spørge, om vi ikke for denne Garanti kunne faae Banen til Helsingør. Det er høist rimeligt, at, naar Staten vil sige: Vi ville tilbyde den, der anlægger en Bane til Helsingør, at, hvis Udbyttet ikke skulde blive 4 pCt., ville vi supplere Udbyttet med indtil 40,000 Rb., til det naaer 4 pCt., saa er det høist rimeligt, at hele Banen vil komme istand. — Men er der nu nogen Rimelighed for, at Staten vil komme