

bedre Opland — som et Middel til at hjælpe den sjællandske Jernbane og endelig som et Middel til at forhøje Værdien af Skovproductionen i det nordlige Sjælland. Alle disse Omstændigheder give denne Bane en ganske særegen Interesse, og jeg kan derfor ikke andet end ligesom den ærede første Taler være den ærede Indenrigsminister taknemmelig for, at han har bragt Sagen ind i Thinget. Men naaget jeg saaledes indrømmer dette, maa jeg dog udtale, at det forekommer mig at være omtrent den uheldigste Maade at virke for Banen paa, saaledes som Lovforslaget stiller sig. Denne Dom kunde maaskee synes at være noget haard, men jeg skal tillade mig nærmere at gennemgaae Lovforslaget i dets enkelte Dele, og naar Thinget og den ærede Minister vilse følge mig med nogen Opmærksomhed, haaber jeg, at det vil lykkes mig at gjøre det klart, at, hvad jeg har sagt, ikke er ugrundet.

Det paaberaabes til Gunst for Loven væsentligt, at det vil være hensigtsmæssigt at forene den helsingørskke Jernbane med den sjællandske, men for at to Ting skulle kunne forenes, er det absolut nødvendigt, at de idetmindste maae være eensartede, hvile paa de samme Principer. Jeg skal ikke opholde mig ved det Uheldige i de Principer, der ere gjorte gjældende ved den sjællandske Jernbane; man kan have forskjellige Meninger derom, men jeg troer, at man i Almindelighed er bleven staaende ved, at de ere mindre heldige. Jeg skal derfor heller ikke dvæle ved den Omstændighed, at det altsaa kunde synes noget betænkeligt at overføre de samme Principer paa den helsingørskke Bane, som nu ere anvendte paa den sjællandske, men jeg skal derimod tillade mig at bemærke, at saaledes, som Lovforslaget stiller sig, kan jeg, — og jeg troer heller ikke nogen Anden, der har sat sig ind i Sagen, kan gjøre Andet, — ikke opfatte det anderledes, end at det kun vil

flabe en Dyrehavsbane. Men disse to Baner, den sjællandske og en Dyrehavsbane, hvile efter min Overbeviisning paa aldeles forskellige Principer. Den sjællandske Hovedbane drives efter et svært System: den har svære Locomotiver og som Følge deraf et svært Underlag, den gaaer kun faa Gange om Dagen, transporterer for en stor Deel Gods og er eller burde være, saa at sige, fuldstændig beregnet paa at være Landets Hovedbane. Banen til Klampenborg fordrer derimod ganske andre Betingelser. Det er utvivlsomt, at skal der her blive Fregvents, maa der til visse Tider gaae hyppige Trains, idetmindste hver halve Time, det maa være lette Trains, og jeg tør paastaae, at er der nogen Strækning i Danmark, hvor det vil være hensigtsmæssigt at have lette Trains, maa det netop være med Hensyn til denne Dyrehavsbane, som vil blive Resultatet af dette Forslag. Det er altsaa to aldeles forskellige Systemer, der realiter, om ikke formaliter, blive slaaede sammen: Den ene Bane har et svært Underlag, svære Locomotiver, sjeldne Trains, betydelige Godstransporter; den anden Bane bør have et let Underlag, lette Locomotiver, hyppige Trains og har ingen Godstransport; den ene gaaer hele Aaret igjennem, den anden er kun stærkt frekventeret til enkelte Tider. Nu siger man vel, at der vil spares en heel Deel ved at benytte de samme Locomotiver og det samme Materiale, som anvendes ved den sjællandske Bane, men jeg maa hertil tillade mig at bemærke, at det vil være en Fordeel, der kjøbes særdeles dyrt; thi det vil være en Følge heraf, at den hele Bygning, det hele Underlag, og hvad mere er, den daglige Drift bliver forholdsviis dyrere, end det burde være. Istedetfor altsaa at faae en Besparelse, maa jeg tværtimod den ærede Minister mene, at det snarere vilde blive en betydelig Udgift for den sjællandske Jernbane.