

give den sjællandske Bane en Udførselshavn. Det er bekendt, at, hvad der for en væsentlig Deel forhindrer Trafikken, er, at man maa føre Varerne fra Besterport til Toldboden. Foræner man nu den sjællandske Bane med en Bane til Helsingør, vil der ved Helsingør danne sig en naturlig Havn for en Mængde Varer. Det er saaledes rimeligt, at en stor Deel Kornvarer, og deraf transporteres ikke saa lidt, ville foretrække at gaae directe til Helsingør for derfra med større Lethed end fra Kjøbenhavn eller Korsør at exporteres til England. At der saaledes vil opstaae en livlig Forbindelse mellem den helsingørskke og sjællandske Bane, kan ikke betvivles, og jeg vil kun bemærke, at hvis der ved denne Forbindelse opnaaes en Forøgelse af Person- og Godstransporten af 10% eller $\frac{1}{10}$, vil dette udgjøre en Sum af ikke mindre end 50—60,000 Rb. aarlig. Det er altsaa en meget betydelig Sum, der vil indvindes for den sjællandske Bane, naar disse Baner sættes i hensigtsmæssig Forbindelse.

Der er imidlertid endnu et fjerde Punkt, som jeg skal tillade mig at dvæle noget udførligere ved, fordi det har langt større og mere directe Interesse for Staten. Det er Dem bekendt, mine Herrer, at Staten i Nørrejylland eier et Skovareal, der ikke er mindre end 35,000 Tdr. Land Skov. Det er ogsaa paa den anden Side bekendt, at dette Skovareal langt fra giver det Udbytte, som det kunde under gunstigere Omstændigheder. En af de væsentligste Grunde dertil er utvivlsom den Banstfælsighed, der er forbunden med Transporten af det nordlige Sjællands Skovproducter. En stor Deel maa for Diebliffet efter at være samlet sammen sættes paa Pramme paa Esrom Sø, transporteres gennem Canalerne til Dronningmøllen og gaaer derfra tilsøs. Det vilde være ikke mindre end en Fordeel af 5 Rb. pr. Tavn, naar Transporten aldeles kunde undgaaes. Grunden til, at disse Skove langt fra ikke give et saa godt Udbytte, som de burde, er derfor de betydelige Transportomkostninger, som udfordres for at bringe Skovproducterne paa Markedet. Jeg har allerede for flere Aar siden tilladt mig at gjøre opmærksom paa, at det virkelig vil være lavt beregnet, naar man antog,

at disse Skove, saafremt de berørtes af en Jernbane, i Gjennemsnit vilde give en forøget Indtægt af omtrent 2 Rb. pr. Tunde Land; Indtægten varierer naturligvis temmelig meget, men, saavidt jeg erindrer, naaer Brutto-Indtægten af 1 Tde. Land selv af disse Skove op til 16 Rb., saa at det vistnok vil erkjendes, at 2 Rb. pr. Tde. Land er temmelig lavt ansat; men 2 Rb. pr. Td. Land giver en Sum, der ikke er mindre end omtrent 70,000 Rb. om Aaret. Med Hensyn til denne Beregning skal jeg derhos tillade mig at bemærke, at efter hvad der er mig bekendt, har man i Domainecontoiret anstillet en lignende Beregning, men paa en noget anden Maade, og man er der kommen til det Resultat, at den directe Fortjeneste, Staten vilde have af en Jernbane, der sættes i en hensigtsmæssig Forbindelse med Skovene, vilde beløbe sig omtrent til 60,000 Rb. Det vil altsaa sees, at det er meget store Summer, der direkte eller indirekte vilde kunne indvindes for Staten ved Anlæget af en helsingørsk Jernbane. Regne vi nu 50,000 til 60,000 Rb. at indkomme paa Grund af den forøgede Trafik paa den sjællandske Jernbane, og lægge vi her til de fornævnte 60 à 70,000 Rb., vil man see, at den sandsynlige Gevinst, og videre kan man ikke komme med saadanne Beregninger, vil andrage omtrent 120,000 Rb. Det har derfor altid været mig en Gaade, hvorfor Regjeringen ikke kraftigt har taget sig af denne Sag, hvorfor denne Jernbane ikke allerede for lang Tid siden paa en virksom og hensigtsmæssig Maade er bleven understøttet af Staten, og det er nu mit Haab, at den ærede Minister ved denne Leilighed vil tage Sagen under den nøieste Overveielse og undersøge, om Staten ikke paa en eller anden Maade kunde have særdeles Gavn af at understøtte en saadan Bane. Jeg skal her ikke inblade mig paa at foreslaae flere Alternativer, idet jeg haaber, at Sagen vil gaae til et Udvalg, og at dette vil see at blive enigt med Ministeren om en Lov, hvorefter der anlægges en Bane, som bliver hensigtsmæssig. Det maa stadig erindres, at den helsingørskke Banes Stilling er aldeles exceptionel med Hensyn til den finansielle Forrentning; det kan være Tilfældet, at der er andre Banestørrelser, som det er mere