

vil derfor tillade mig at gjøre nogle Bemærkninger i samme Retning. Der stilles jo i Udsigt, at denne Bane skal forrente $6\frac{1}{2}$ pCt., og altsaa efter sin Anlægs-capital give, med et rundt Tal, et Overskud af 25,000 Rb., som skulde komme Kongeriget tilgode ved det mulige Tilskud; vi kunde faae ved den Kjøbenhavn-Kørsørste Jernbane; men fra dette Beløb er først at trække den Rabat, som Selskabet rimeligvis vil komme til at give paa det Laan, som det kommer til at optage. Jeg veed naturligtvis ikke, til hvilken Priis Pengene ville kunne faaes, men jeg antager, at det i det Mindste vil ned sætte den forventede Fordeel til 20,000 Rb. Den directe Fordeel for Kongerigets Finantser vil altsaa derefter beløbe sig til 20,000 Rb., naar hele den opstillede Beregning holder Stik, hvilket jeg vil antage; jeg skal derfor slet ikke fordybe mig i Betragtninger for eller imod denne Beregning; jeg vil tage den som given. Men derimod er der nogle andre Forhold, mere eller mindre directe, mere eller mindre offentlige og locale, som jeg vil tillade mig at nævne i Forbindelse med dette Arbeides Udførelse. For det Første eier Staten adskillige Grunde, som ville stige i Værdi; der er saaledes Grunde, Staten tilhørende, i Vægersborg, som aabenbart ville faae en noget forøget Værdi, naar der kommer en Jernbane til Klampenborg. For det Andet er der Dyrehavsbakken, som fra en meget hensygnende Tilstand aabenbart vil komme til at florere, hvorved den vil komme til at afgive en mere eller mindre større Indtægt for Staten. For det Tredie vil denne Jernbane være fordeelagtig for en heel Deel Mennesker i Kjøbenhavn, som kun have kort Tid til at anvende paa en Skovtour, og som ville udføre denne for den mindst mulige Bekostning; at denne Bane kan bidrage til Formerelsen af Sundheden og Fornødsler for en heel Deel Mennesker, er allerede indrømmet. Fisterstaderne ville aabenbart vinde ved, at de komme i en billig og hurtig Forbindelse med Hovedstaden, og der vil være adskillige Artikler, hvormed Hovedstaden vil blive bedre og hurtigere forsynet, skjøndt i en indskrænket Grad, det indrømmer jeg, end den før har været. Jernbanen vil endelig være overmaade for-

deelagtig for dem, der eie Byggegrunde i Nærheden af Dyrehaven, og den vil være en Behagelighed for alle de Mennesker, der ligge paa Landet i den Egn. See, her have vi de Fordele, der kunne tale for at faae dette Project udført. Fra disse Fordele maa imidlertid trækkes Noget. Blandt Andet ville jo de, der have Eiendomme i andre Egne, som ere fjernere fra Jernbanen, lide Tab; thi deres Eiendomme, Grunde og Hyststeder ville tabe i Værdi. Ligeoverfor Dyrehavsbakken, som vil florere ved Jernbanen, maae vi ikke glemme, at Livoli og Alhambra rimeligvis ville lide Tab. Der næst maae vi tage Hensyn til den Skade, som Jernbanen vil tilføie de Bogmænd og Andre, som nu ere i Besiddelse af den hele Fart paa Dyrehaven; Dampskibsskibetierne ville tabe Mere eller Mindre, og Bomintraderne ville næsten falde bort eller idetmindste indgaae med et Beløb, der vil blive overmaade lidet imod, hvad det nu for Tiden er. Saaledes forekommer det mig, at det Finantfjelle directe og indirecte omtrent vil stille sig, dersom vi vedtage en Lov, som bemyndiger det fjællandske Jernbaneselskab til at anlægge en Jernbanevei til Klampenborg; men hertil komme andre Betragtninger, som jeg bilder mig ind ere af en større Betydning i finantfiel Henseende, og som tale imod dette Anlæg. Der skal gives Selskabet Tilladelse til at anlægge en Bane til Klampenborg med Eneret til at fortsætte den til Helsingør, det vil sige med Udelukkelse af Alle, der for egen Regning kunne ønske at udføre en Bane til Helsingør. Det hedder nemlig i § 4 — jeg maa tillade mig at oplæse den —: „I Tilfælde af, at Concessionen foreløbig ikkun benyttes til Anlæg af Banestrækningen mellem Kjøbenhavn og Dyrehaven, og Selskabet ikke forinden Udløbet af 5 Aar fra den Tid, at denne Banestrækning er bleven aabnet for Færdselen, skulde see sig istand til at tilvejebringe den fornødne Capital til Fuldførelsen af det hele Anlæg“ o. s. v. Lad os antage, at Selskabet til Foraaet faaer Concession, at det med al mulig Raffhed og forsynet med alle mulige Midler arbejder saa stærkt, at det i Mai Maaned 1862 kan aabne Banen, det antager jeg vil blive det tidligste Tidspunkt, saa skal det, før Udløbet af 5 Aar