

derester, altsaa i Mai Maaned 1867, have be-
 viist, at det kan tilveiebringe den fornødne Ca-
 pital til Fuldførelsen af det hele Anlæg. Nu
 vil jeg altsaa sige, at Omstændighederne ere saa
 gunstige, at Selskabet kan bevise, at det kan
 tilveiebringe denne Capital, saa er dermed end-
 nu ikke sagt, naar det skal udføre denne Jern-
 bane videre; derom er der ikke talt et Ord i
 Loven. Nu kunde man jo tænke sig, at Sel-
 skabet kunde skaffe Capitalen tilveie, og natur-
 ligviis med Samtykke af Regjeringen, hvad der
 igjen kunde blive en ny Speculation for den,
 sætte Capitalen paa Rente og dermed lade det
 Hele staae hen. Dette kunde meget godt lade
 sig gjøre; men i ethvert Tilfælde have vi naaet
 Mai Maaned 1867, førend der steer Noget til
 Fuldførelsen af Banen til Helsingør. Lad os
 nu antage, at Selskabet virkelig seer sig istand
 til, har Lyft til og anseer det fordeeltigt at
 fuldføre den, saa vil det dog, efter som Ordene
 lyde her i Loven, være temmelig stærkt regnet,
 om vi sige, at Banen vil blive færdig i 1870.
 Paa denne Maade have vi altsaa i et Tids-
 rum af idetmindste 7 Aar afflaaret alle Andre
 Muligheden af at lægge en Jernbane til Hel-
 singør, idet det sjællandske Jernbaneselskab har
 forbeholdt sig denne Ret. Hvad vil nu ssee,
 dersom Selskabet erklærer ikke at kunne tilveie-
 bringe den fornødne Capital? Lad os antage,
 at der kommer nye Folk til, som see sig istand
 til at udføre dette Arbeide, saa skulle de over-
 tage den allerede byggede Bane til Klampen-
 borg til den Priis, som det sjællandske Jern-
 baneselskab siger det har kostet. Er der ikke
 en Mængde Vanskeligheder ved at faae dette
 Banestykke til en nogenlunde rimelig Priis?
 Kan der ikke ved Materialets Indretning, Slid
 osv. være en meget betydelig Forbudselse, og vil der
 ikke rimeligviis blive en meget stor Forbudselse ud-
 over den virkelige Værdi for dem; der skulle
 overtage Banen? Det troer jeg, at Ingen vil
 kunne benægte, og desuden har den nye Entre-

preneur den Ulempe, at den Bane, som han
 skal overtage, udmunder i den sjællandske Jern-
 banes Stationshuus. Det er ikke fordeeltig-
 tige Vilkaar for den eventuelle Lyfthaver, som
 maatte melde sig, til at fuldføre Banen til
 Helsingør. Det er fremhævet af to andre ærede
 Medlemmer i min Nærhed (Thune og Klee),
 der have talt saa vel i denne Sag, hvor vig-
 tigt det i flere Henseender vil være at faae
 anlagt en Jernbane til Sundet. Den ærede
 Minister har selv nævnt, at man, naar en saa-
 dan kom istand, kunde høre fra Stockholm over
 Derne osv. ud i Verden, men den ærede Mi-
 nister maa lægge Mærke til, at den store svenske
 Jernbane i den Retning, den nu gaaer, ikke
 har nogen Udmunding i Vintertid; Naar Spen
 lægger til, hvad der jo i Reglen er Tilfældet
 nogen Tid af Aaret, er Malmø et aldeles
 ubrugbart Udgangspunkt, og derfor tænker man,
 som den ærede Minister ogsaa veed, i Sverrig
 paa at fuldføre Banen til Helsingborg; men
 naar man nu vil føre det svenske Jernbanenet
 til Helsingborg for at have et Sted, hvorfra
 man i Vinterdage i Sistilfælde kan komme
 videre ud i Verden, saa standser man ved
 Helsingør, fordi det sjællandske Jernbaneselskab
 i 7 Aar har Ret til at stoppe ethvert Jern-
 baneanlæg dertil. Dette forekommer mig at
 være een af de Grunde, der tale imod at ind-
 lade sig paa dette Project. Jeg bilder mig ind,
 at Anlægget af en Jernbane til Helsingør, en
 Fortsættelse af den svenske Jernbane fra Hel-
 singborg ind i Landet, fat i Forbindelse med
 alle de større Stæder, er af en langt større
 finantsiel Betydning end de forventede 20,000
 Rd., som vi kunne vinde paa Dyrehavsbakken.
 Jeg troer slet ikke, dette taaler nogen Sammen-
 ligning, thi den ærede Minister veed saavel som
 jeg, at det ikke altid er den directe Skilling,
 der gaaer ind i Statskassen, som er fordeelt-
 agtigst i finantsiel Henseende.