

bevægelsen, og endnu mindre Personbevægelsen, paa Jernbanen ved at dividere den hele Mængde Personer og den hele Masse Varer, der befordres i Aarets Løb, med Dagene i Aaret og sige: Saamange kjører der hver Dag — det gaaer ikke an, thi en Dag kjører der 50 og en anden Dag kjører der 500. Det er netop det Charakteristiske ved Klampenborgveien, at paa enkelte Dage af Aaret kjører der 5000 Personer, og paa andre Dage kjører der knap 100 af dem, som man kan regne paa ville komme paa Jernbanen. Deri ligger ogsaa Grunden, hvorfor intet særskilt Selskab fordelagtigt kan drive Banen, thi det skulde paa visse enkelte Dage have et saadant Overmaal af Betjening og Materiel, som det kun med Tab kunde skaffe tilstede, hvorimod et Jernbaneselskab, der bestaaer og har en Udstrækning for sig af 14 Mil og en Rimelighed for at kunne faae 6 Mil til, altsaa 20 Mil Jernbane, kan i sit overflødende Materiel have Midler til Betjeningen paa visse extraordinaire Dage og saaledes drage Fordeel af dem. Naar vi altsaa holde fast herved, forekommer det mig, at det derved ligger tydeligt for, at vi, uden at træde dem for nær, der begjære at anlægge denne Jernbane, kunne forsøge paa at binde dem til en Retning, som er heldigst for en Indmunding for den helsingørste Jernbane; at vi dernæst uden Fare ligeoverfor det sjællandske Jernbaneselskab i pecuniær Henseende næsten kunne gaae ind paa hvilken Vej vi ville, fordi dette Selskab kan betjene den billigere; men at vi igjen ikke kunne være fattede paa at overtage den for Statens Regning i Haab om at bringe det samme Udbytte ud af den, som den sjællandske Jernbane bringer ud af den. Dersom den sjællandske Jernbane kun bringer 3 pCt. ud af den og vi kjøbe den til en saadan Pris, at den kommer til at staae os i Mindre end den, den er anlagt for, saa ville vi ikke engang kunne bringe 2 pCt. ud deraf og altsaa geraade i Tab, fordi vi ikke, som den sjællandske Jernbane, kunne exploitere med et Materiale, som egentlig bæres af en Anden. Vi vilde savne det hele Apparat, der hører til for at kunne betjene denne Bane i det Dieblis, hvor den skulde give os størst Fordeel, nemlig de Dage, hvor de 5000 kjøre. Der er et andet

Moment, som maa holdes fast, inden denne Lov faaer sin endelige Skikkelse, og det er, nemlig at betegne, hvad man forstaaer ved Kjøbet af Jernbanen. Naar vi skulle overtage og kjøbe den, gaaer saa dette Kjøb lige ind i den roeskiidske Jernbanestation; beholder man ved Overtagelsen Ret til der at exploitere en Bane til Klampenborg; faaer man fuldkomment Herredømme derover; er det muligt, at det roeskiidske Jernbaneselskab kunde ville have to Selskaber tilstede paa een og samme Banegaard, saaledes at de begge arbejdede med lige Ret, og at det ene desuden paa visse enkelte Dage kunde kræve som en absolut Nødvendighed at kunne kjøre hver halve Time? Seg kan umuligt troe, at det sjællandske Jernbaneselskab kan ville gjøre det, og kan det sjællandske Jernbaneselskab ikke ville gjøre det, saa er den hele Indtræden i den Ret, som her er forbeholdt, ikke væsentligt til nogen Nytte og kan ikke bruges af Staten. Det, som det forekommer mig, at man dog tilsidst maa gaae ud fra, det er, at denne Lov vil blive den nødvendige Begyndelse for det sjællandske Jernbaneselskab til at komme til at anlægge en Jernbane til Helsingør, dersom der ikke inden den Tid, som bliver fastsat her i Loven, har fremstillet sig et andet Selskab og overtaget denne Bane. Der er Ingen, der i denne Sag kan træde ind i en forstandig Concurrence med den sjællandske Jernbane, og skal Nogen træde ind i en saadan med den, saa maa Principet være et ganske andet, saa skal Banen ikke gaae fra Helsingør til København, men fra Helsingør, saa nær hen til Roeskilde som muligt, gaae hele den kjøbenhavnske Station forbi og skaffe sig Alt, hvad der gaaer over Helsingør Nord fra, og senere føre det umiddelbart ind paa den sjællandske Bane ved Roeskilde; thi saa bliver den saa uafhængig af den, som den kan blive; jeg anseer ikke dette Project for rigtigt, men det vilde blive det Gæste.

Efterat jeg saaledes har søgt at gjøre det tydeligt, hvorledes det forekommer mig, at Forholdet er mellem den kjøbenhavnske-forsørske og den helsingørste Jernbane, skal jeg tage denne sidste Bane og dens Betydning i Betragtning. Sdet jeg gaaer ud fra, at vi komme tilrette