

være et Hovedpunkt, der ikke noksom kan fremhæves. Det andet Punkt, som den ærede Minister fremhævede, var, at naar det viste sig, at Banen til Helsingør kunde betale sig, navnlig naar den svenske Bane forlængedes til Helsingborg, var det en Selvfølge, at det roestkildste Jernbaneselskab vilde føle sig opfordret til at overtage Banens Fortsættelse til Helsingør, dette er muligen Tilfældet. Jeg har selv den Ære at være Actionair i dette Selskab og kan altsaa have Die for Selskabets Interesse; fra denne Side, som Actionair, kan jeg ikke have det Allermindste imod, at Selskabet selv overtager hele Banen til Helsingør; thi i det Dieblik, det er dækket med en Statsgaranti af 4 pCt., kan det meget godt overtage enhver Bane, da det til Syvende og Sidst bliver Staten, der kommer til at betale, hvis der maatte resultere et Tab deraf. Det maa nemlig stadigt erindres, at det roestkildste Jernbaneselskab ingenlunde er selvstændigt eller svarer det lovede Udbytte 4 pCt. af sine Actier uden ved Statens Tilflud; Statsgarantien ligger bestandigt bagved. Det er aldeles rigtigt, at Staten ikke kan befatte sig med at drive den heromhandlede Bane, fordi den ikke har de Befordringsmidler dertil, som staae til det roestkildste Jernbaneselskabs Naadighed, men Staten driver Banen indirecte, idet den yder sit Tilflud til Selskabet og den altsaa bliver den tabende Part, medens Actionairerne, under alle Eventualiteter faae de 4 pCt. Det er disse Punkter, som jeg troer maatte fastholdes i den hele Betragtning, og jeg har derfor meent at burde gjentage dem, inden første Behandling af denne Sag sluttedes.

S. M. Petersen: Foranlediget ved et Spørgsmaal af den ærede Minister til Alle her i Salen om, hvorvidt vi meente, at dette projecterede Anlæg kunde betale sig eller ikke, skal jeg for mit Vedkommende tillade mig at udtale, at jeg er iblandt dem, der mene, at det ikke vil betale sig — jeg holder mig her til Anlægget herfra til Helsingør, var det derimod Anlægget til Klampenborg, som den ærede Minister meente, er det en anden Sag. — Men Karfagen, hvorfor jeg ikke troer, at vi i dette Dieblik skulde henvende nogen særdeles

Opmærksomhed paa at faae en Jernbane til Klampenborg, men derimod faao en til Helsingør, uagtet den ikke vil betale sig, det er, fordi jeg troer, at vi derved fremme noget Almeennyttigt; og det maa træde frem som Hovedsagen, Fornøielsen maa blive bagved; det Omvendte troer jeg er Tilfældet med den Kjøbenhavn-Klampenborgske Bane. — Det er denne Betragtning, som gjør, at vi, selv om vi ikke havde noget Haab om, at Foretagendet vilde forrente sig, nødes til at følge Tidens Strøm og bygge Banen; det er derfor, at jeg troer, at vi hovedsagelig bør have Opmærksomheden henvendt paa Helsingør, og det er derfor, at jeg troer, at vi burde have foretrukket en Længdebane i Sjælland istedetfor en Tverbane og en Bane i Fyen. Efterat vi have begyndt at anlægge Jernbaner her paa Sjælland og begyndt at bygge Jernbaner i vore Hertugdømmer, bør vi, selv forubsat, at vi antage, at slige Foretagender ei directe ville kunne forrente sig, ikke i Landets velforstaede Interesse standse.

Bligen-Finecke: Jeg deler Anskuelse med dem, der ønske en Jernbane til Helsingør, men jeg hører ogsaa til dem, der troe, at Vedtagelsen af Lovforslaget, som det foreligger, ikke vil fremme denne Sag paa den ønskelige Maade. Jeg har stor Betænkelighed ved den Udsættelse paa flere Aar, som Vedtagelsen af dette Forslag vilde medføre; men jeg skal ikke udvilde dette videre, jeg kan i saa Henseende henholde mig til, hvad der er blevet ytret af forskjellige ærede Talere. Hvad der nærmest har bragt mig til at begjære Ordet, er det Foredrag, der er blevet holdt af den ærede Rigsdagsmand for Holbø Amt 2den Valgfreds (Tscherning); han fremhævede med stor Styrke og med den Betydning, hans Ord have, at der kun var ringe Udsigt til Rentabilitet for et Jernbaneanlæg mellem Kjøbenhavn og Helsingør. Jeg kan ikke personlig fremsætte nogen Bemærkning med Hensyn til dette Punkt, hvoraf det ene eller det andet med Nødvendighed maatte fremgaae; men hvad jeg skal oplyse, det er, at det er mig bekendt, at i 1856 ere de Forhold, som maatte fremstille sig ved Overveielser af Rentabiliteten af en Jernbane