

directe at gaae igjennem, ville med Hensyn til Affætteligheden og den større Concurrence og de derved formeentligen betydelig forhøiede Priser; høste særdeles store Fordele ved, at det ikke alene virker paa Værdien af det fløvede Brænde, men ogsaa paa de mindre Brændesforters Værd, der vil forsøges og ligeledes have stor Indflydelse paa Tømmer, Vægter og andre Sortimenters Affættelighed og forhøiede Priser; ligeledes vil de i Skovene værende store Tørve-møser komme i særdeles Betragtning". Han gjør fremdeles opmærksom paa den overordentlig besværlige Transport, der er fra disse Skove, og han siger i den Anledning, „at det Brænde, der aarlig fløves, transporteres for Størstedelen til Kjøbenhavn paa den mere møjsommelige og omstændelige Maade paa Esrum Canal og Sø til Dronningmøllen, idet Brændet først transporteres til Esrum Sø, derfra paa Pramme til Snevret, hvor Brændet anden Gang omlastes, dernæst til Dronningmøllen, hvor det tredje Gang ublastes, og endelig fjerde Gang ombord i Skibet, som Alt medfører betydelige Omkostninger, og naar Banen kom istand, vil Canalen tabe sit Værd og Administrationsomkostningerne ville formeentlig for en Deel kunne inddrages."

Jeg skal hertil endnu bemærke, at der er nogen Priisforskel paa de Omkostninger, som to af vedkommende Embedsmænd angive. Saaledes angiver den ene Omkostningerne ved denne Transport til et Beløb af mellem 3 Rd. 1  $\frac{1}{2}$  og 3 Rdkr. 56  $\frac{1}{2}$ , og den anden angiver Omkostningerne indtil 4 Rd. 56  $\frac{1}{2}$ . Man kan altsaa omtrent sætte Omkostningerne for Grøfskov eller Omegn til cirka 3 à 4 Rd. pr. Favn Brænde. Det vil altsaa sees, at det er meget væsentligt og betydeligt, at Brændets Værdi forringes ved disse betydelige Transportomkostninger. Jeg har tilladt mig i selve Betænkningen nærmere at gjøre opmærksom paa, hvor betydelig den Masse Brænde, Tørv, Tømmer etc. er, som der vil være at transportere, og at denne

Masses Værdi idetmindste aarlig udgjør en Capital af 400,000 Rd. her paa Stedet. Det vil altsaa sees, at naar Transportomkostningerne betydelig kunde forringes, saa vilde der ogsaa kunne indvindes Meget for Staten med Hensyn til hele denne Transport. Den Indvending, man i Almindelighed gjør med Hensyn til Jernbaner, er, at man siger: ja, det er godt nok at have Jernbaner, men Transportomkostningerne ville dog ikke betydelig forringes. Ja, dersom man dommer efter de bestaaende Forhold, navnlig de, der finde Sted ved den sjællandske Jernbane, saa har man i denne Henseende aldeles Ret, thi Transportomkostningerne for Brænde, Tørv o. s. v. ere der saa betydelig høie, at det saa godt som slet ikke lønner sig at transportere dem. En Favn Brænde koster saaledes fra Korsør hertil, indladet i en heel Vogn, 6 Rd. 64  $\frac{1}{2}$ . Dertil kommer Transportomkostningerne her i Byen, saa at altsaa Transportomkostningerne ved Jernbanen blive mindst 7 Rd., og De ville selv indsee, mine Herrer, at under saadanne Forhold har man fuldkommen Ret, naar man siger, at Jernbanen slet ingen Nytte gjør med Hensyn til denne Art Varetransport. Jeg skal imidlertid, for at opløse dette Punkt, tillade mig at anfille en ganske kort Sammenligning mellem de Priser, der betales paa den sjællandske Jernbane, og de Priser, der efter min Mening burde betales fra Frederiksborg, dersom vi lægge den højsteeste Jernbanetaxt til Grund. Der nævnes udtrykkelig i dennes Producttaxt Nr. 2 B Brænde, Tørv, Kul o. s. v., fremdeles Gavntræ i Lengde af 50 Fod, Straa, Hø, Busse, Mos, Vark o. s. v., man seer altsaa, at de ubetydeligste Gjenstande, endog Affald, ere gjorte til Gjenstand for Transport paa Jernbanen, og naar vi nu udregne i Dverensstemmelse med Grundsaftsen for fornævnte Producttaxt fra Altona til Kiel, hvormeget en Favn Brænde vilde koste at transportere fra Frederiksborg til Kjøbenhavn, saa vil det blive omtrent 7 Rd.