

ninger indkom, maatte Sagen heroe. Dermed faaldt Sagen, og saa vilde de ærede Medlemmer erindre, at Eiderne senere ikke bare med, og at det ikke var muligt at sætte noget Foretagende igjennem af den Natur. Havde Regjeringen dengang benyttet Kælligheden, holder jeg mig overbevist om, at vi nu den Dag idag havde kunnet kjøre paa Jernbane til Helsingør. — Naar Udvalget siger, at det er en vigtig Omstændighed, at 20,000 Skibe passere Sundet om Aaret, saa vil jeg gjøre opmærksom paa, at det ikke er en vigtig Omstændighed for Jernbanen. Derimod indrømmer jeg Alt, hvad der kan siges om Vigtigheden af, at de svenske Jernbaner formodentlig ville komme til Helsingør. Det er meget solidere, og jeg antager da ogsaa som utvivlsomt, at en Dampfærge vil blive etableret imellem de to Steder. Men naar det ærede Medlem fra Helsingør (Thune) vil smigre os med, at en Jernbane vil blive anlagt fra Helsingør til Finjasøen, saa har han vist for store Phantasier i den Retning. Skeer det, hvorefter jeg tvivler, vil det vist ikke skee i mange Aar, thi der er mangfoldige andre Jernbaneanlæg, der have Fortrin i Sverrig, og endnu har man ikke tænkt paa et saadant. Derimod er der megen Sandsynlighed for, at der vil blive anlagt en Bane, som forbinder Helsingør med Landskrona og Malmö-Lund Banen, og om den end ikke directe sætter os i Forbindelse med det indre Sverrig, vil dette dog have en ikke ringe Vigtighed for Helsingør og altsaa ogsaa for en Jernbane til Helsingør; men de ærede Medlemmer maae erindre, at den store Erobring bliver fortrinnsviis for Helsingør; at imidlertid en saadan Erobring fra Helsingørs Side altid vil afføde noget Godt for os her, følger af sig selv. Med Hensyn til hele Communicationen med Sverrig over Helsingør maae vi heller ikke gjøre os for store Illusioner i Henseende til Indtægterne for Banen. Der er nemlig en mægtig Concurrance i Størstedelen af Aaret ved Dampskibene. De vilde naturligviis tvinges til at nedsætte deres

Priser og det kunne de gjøre, men Følgen deraf vil blive, at ogsaa Jernbanen vil nedsætte sine Priser og dele Fortjenesten med dem, hvilket er til stor Fordeel for Publikum, men ikke til nogen overordentlig stor Fordeel for noget af de to Foretagender.

Den ærede Rigsdagsmand for Holbæk Amts 2den Valgkreds (Tscherning) har allerede ytret sig med Hensyn til Retningen, og hvad der kunde skee for Skovene, og jeg antager, at det er et Punkt, som det ærede Udvalg vil tage under nærmere Overveieelse og maaskee til tredie Behandling faae indsat Noget derom, som kunde komme i Samklang med Loven. Naar det ærede Udvalg stærkt fremhæver, saavel si Betænkningen som ved de mundtlige Foredrag, som vi have hørt, at denne Jernbane efter al Sandsynlighed vil betale sig meget godt — jeg vil haabe, at den vil betale sig godt — og at det vil være en Forretning, som vil bringe det sjællandske Jernbaneselskab en saadan Fordeel, at vi neppe ville behøve at give Tilskud, saa maa jeg tilstaae, at det har forundret mig saare, at Udvalget ikke har været mere betænkt paa Statskassens Bedste. Det tilraader, at vi skulle indlade os paa et Prioritetslaan i den sjællandske Jernbane — lad os sige 3 Millioner Rigsdaler — paa vor Risico, saaledes at, naar Foretagendet gaar uheldig, skulle vi skyde Renten til af 3 Millioner Rigsdaler, medens, naar det betaler sig godt, det sjællandske Jernbaneselskab tager hele Fordelen. Er det en billig Handel? Vil den ærede Formand for Finantsudvalget (Tscherning), der bestandig har havt saa godt Tilsyn med Statskassen, gaae ind paa, at vi skulle løbe hele Risicoen uden at have Andeel i Fordelen? Jeg haaber, at jeg kan blive støttet saameget i dette Punkt, at vi ikke gaae ind paa Lovforslaget, uden at der til tredie Behandling gjøres en saadan Tilføining, at der sikres Statskassen Andeel i Overfluddet over 4 pCt., og at vi kun paa denne Maade indrømme at gaae ind paa en hderligere Garanti end den, vi allerede hde.