

med Klampenborglinien, tør jeg forvente erkjendt, og jeg maa saaledes formene, at der ikke her foreligger Omstændigheder, som kunne rejskediggjøre en Tilfidsættelse af den, i alt Fald moralske Ret, som tilkommer det sjællandske Jernbaneselskab efter den ovennævnte Lov 19de Februar 1861.

Swad angaar Andragendet om en Jernbane fra Nyborg til Bøden, da har jeg meddelt Andrageren, Overretssagfører M. Meyer paa flere Interessereedes Begne, Afslag paa samme, navnlig af den Grund, at jeg ikke vil kunne samtykke i, at der anlægges nogen Bane fra Nyborg gennem Fyn med det Viemed at optage den gennemgaaende Trafik til Hertugdømmernes Syd paa. En saadan Bane vil etablere en ligefrem Konkurrence med Statsbanerne, og da jeg maa anse det nødvendigt, at der vaages over, at dette Aktiv efterhaanden kommer til at give en passende Rente, kan jeg ikke finde det vigtigt at meddele Koncession paa en Linie mellem Nyborg og Bøden, hvortil der paa ingen Maade for Liden kan siges at være nogen virkelig Trang — og skulde denne til et senere Tidspunkt vise sig, vilde jeg i ethvert Tilfælde finde det i sin Orden først modent at overveie, om denne Linie ikke bør anlægges for Statskassens Regning.

Fra det ovennævnte Selskab, som Ministeren har været i Overensstemmelse med oventrykte Skrivelse, har Udvalget faaet tilfattet følgende Afskrift af en fornyet Henvendelse til Ministeren af 17de April d. A.:

„Det høie Ministerium har under 1ste dennes afflaaet undertegnede Selskabs Ansøgning om Tilfagn om Koncession paa en Jernbane mellem Kjøbenhavn og Hørsholm, navnlig af Hensyn til det sjællandske Jernbaneselskab og Statskassens Lærv.

Ministeriet har nemlig forudsat, at den paa-tænkte Hørsholmbanens Rentabilitet er aldeles overveieende baseret netop paa den samme Trafik, som Klampenborgbanens. Vi ere af den Formening, at det høie Ministerium i saa Henseende er urigtig, underrettet. Af Klampenborgbanens Trafik vil Hørsholmbanen neppe faae nogen anden, end den Klampenborgbanen ikke er i Stand til paa en tilfredsstillende Maade at besørge. Det er jo en Kjendsgjerning, at Klampenborgbanen til sine Løber langtfra kan fyldestgjøre de Krav, der stilles til den, og det er ganske naturligt, efter den Udvilling, der er foregaaet i Kjøbenhavn i det sidste Decennium, at hvad der var tilstrækkeligt i 1862, ikke er det i 1873. Af Godstrafik og Vintertrafik har Klampenborgbanen Løbet eller Intet. Paa denne og Sommerbefordringen til Ørdrup, Lundtofte, Nærum, Trørød, Fabrikerne, Vedbøl, Hørsholm og disse Punkters rige Opland, — hvortil Klampenborgbanen ikke kan befordre — er Hørsholmbanens Rentabilitet aldeles overveieende baseret. Det vil i alt Besjæftigt være en ny

Trafik, der hverken er eller vil blive til, saa længe ingen Jernbane til Hørsholm er til. Klampenborgbanen i sin nuværende Skikkelse kan ikke ståe den, Hørsholmbanens Rentabilitet kan følgelig ikke baseres paa den samme Trafik, som Klampenborgbanens.

Det høie Ministerium erkjender, at Hensigten og Meningene af de i Loven 19de Februar 1861 og i sjællandske Jernbaneselskabs Koncession paa Anlægget af en Jernbane „til Søgersborg Dyrehave“ brugte Udtryk ikke kan være, at forbyde ethvert Jernbaneanlæg, der vil kunne komme til at træde i Konkurrenceforhold til den, men om et saadant skal tillades, gjøres afhængigt af, om det konkurrerende Anlæg er et større Anlæg af almindeligere Interesse. Som et saadant fremhæves da navnlig den i 1871 paa-tænkte Kallundborgbane, der skulde have gaaet over Charlottenlund, Ørdrup, Fortunen og Lyngby osv. — i Modfætning til Hørsholmbanen. De Udtalelser, der alt ere fremkomne fra et betydeligt Antal af Hovedstadens Grundeiere og Næringsdrivende, fra Landbefolkningen og i Pressen, forekomme os dog at have med, en i Jernbanefager sjelden Æstetmighed godtgjort, at en Jernbane mellem Hørsholm og Kjøbenhavn ikke kan siges at være uden „almindelig Interesse“. Og hvad Størrelsen og Vigtigheden angaar, saa kan Hørsholmbanen, bygget uden Tilfald og Garant, vel ogsaa taale Sammenligning med de Baner, som Regjeringen f. Ex. har fundet at være i den Grad af „almindelig Interesse“, at den lader dem bygge for Statens Regning og uden Udfigt til Rente, saafom til Nibe og til Herning, til Silkeborg og til Varde, eller med Rentegaranti, som til Frederiksfund.

Det Samme gjælder formentlig ogsaa, hvad den fremhævede Kallundborgbane angaar, saa vist som Kjøbenhavns Interesser vel kunne opveie Kallundborgs og Hørsholm-Kjøbsteds Frederiksfunds, selv om det kallundborgske Projekt ikke sluttelig havde reduceret sig til kun at være af Interesse for Opfinderen og for Frederiksfund, som ved denne Leilighed paa en billig Maade synes at have erhvervet sig en eiendommeligt Slags „moralisk Ret“ til at faae sig en Jernbane paa Andres Bekostning. Men hvis det nogensinde har været Meningene, at Kallundborgbanen skulde bygges, saa har det aldrig været betragtet som „et ganske underordnet Punkt“ at den skulde gaa over Charlottenlund, Ørdrup, Fortunen og Lyngby og navnlig paa det første og sidste Sted umiddelbart træde i Konkurrence med det sjællandske Jernbaneselskabs to bedste Stationer. Der vilde neppe noget Dødblik have været Tale om Kallundborgbanen, hvis ikke dette Punkt var bleven accepteret, ligesom den jo ogsaa i Dørigt aldeles overveieende var baseret paa den samme Trafik som det sjællandske Jernbaneselskabs, uagtet Rentegarantien.

Det forekommer os saaledes, at en Sammen-