

ligning imellem Hørsholmbanen og en hvilken som helst anden Bane, men dog fremfor alle den kalfundborgske, maa falde ud til Fordel for den Første, baade i Henseende til Anlægets Betydning for Almenvellet og dets Ustadelighed for Klampenborgbanens Interesser. Hensynet til Statskassen tillægger vi sin fulde Betydning og have formentlig viist det ved, i Modsatning til det ellers Almindelige, hverken at ansøge om Tilskud eller Rentegaranti; men om vi end maa erkende, at der, i alt Fald forbigaaende, mulig kan blive gjort Brug af Statens Garanti for Jernbaneselskabet, hvis det paalægges dette at bygge mange Lokalbener, som ikke kunne betale sig, saa formene vi dog, at, kunde man i 1871 gaa ind paa, at lade to Baner konkurrere, som begge vare garanterede af Statskassen, og kan man i Nar give Statsgaranti for en Frederiksundsbaner, der ikke kan dække Driftsomkostningerne, saa vil Risikoen for Statskassen ved at tillade Anlæg af en Hørsholmbane sikkert ved Siden deraf vise sig aldeles forsvindende.

Heller ikke Hensynet til sjællandske Jernbaneselskabs Lærv kunne vi paa nogen Maade ønske tilføjet; men det forekommer os paa den anden Side, at Befolkningens Lærv og den almindelige økonomiske Udviklings Fremme dog ogsaa leve at holdes i Hævd ligeoverfor det monopoliserede private Selskab, der, som af det høje Ministerium erkjendt, ikke ved sin Koncession har erhvervet nogen Ret til, efter Forgødtbefindende, at hæmme Kommunikationsmidlernes Udvikling i flere Miles Omraade af dets Jernbaner.

Vi indrømme gjerne, at det vil være endnu fordelagtigere for det sjællandske Jernbaneselskab at anlægge Hørsholmbanen end for os, og at Selskabet ogsaa, hvis det omsider er kommet til Erkjendelse heraf uden Indsigelse bør have Fortrinsret for os. For vort Vedkommende er her aldeles ingen Tale om at gjøre Forretninger eller søge personlige Fordele. Men negter Jernbaneselskabet fremdeles, som hidtil, nu at fyldestgjøre Kravet paa en Hørsholmbane, hvis Berettigelse paa det Uimodsigeligste turde være godtgjort just derved, at det kan betale sig at bygge den for privat Regning, modsætter Selskabet sig paa den Maade en fornøftig Udvikling og staar sin egen sande Fordel i Lyset — saa nære vi ogsaa den sikke Fortrøstning til den høje Regjering, at den netop fra sit Standpunkt vil finde det usforvarligt vedblivende at negte os det attraaede Tilfagn om Koncession. Spildes nu den gunstige Leilighed vil det sikkert senere angres."

Udvalget kan ikke tillægge den heromhandlede Bane nogen større „almindelig Betydning“ og finder med Ministeren, at den i det Væsentlige er baseret paa den samme Trafik, som det sjællandske Jernbaneselskabs Baner til Klampenborg og Lyngby-Ny-Sølte. Udvalget kan vel ikke tillægge den

Omstændighed, at en Bane vil komme i Konkurrence med det sjællandske Jernbaneselskabs Baner, den Betydning, at denne Omstændighed skulde i og for sig indeholde tilstrækkelig Grund til at negte Koncession paa en saadan konkurrerende Bane, men paa den anden Side har Udvalget ikke kunnet finde det rigtigt at paatvinge Ministeren mod hans Ønske Bemyndigelse til at give en Koncession som den her omhandlede, saa meget mindre som det vel kan forventes, at de Fordele, som hovedsagelig skulde anbefale den nævnte Bane til Hørsholm, ville blive opnaaede ved, at det sjællandske Jernbaneselskab fører en Bane fra en Station i Grønningen til Hellerup Station, og lægger et Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg Stationer, ligesom der allerede fra anden Side, efter hvad Ministeren har meddelt, foreligger Ansøgninger om Koncession paa en Jernbane fra Klampenborg til Kungälv.

Endelig har der, som det af Indenrigsministerens ovenaftrykte Skrivelse af 19de Marts vil ses, foreligget Udvalget et Andragende, hvori et betydeligt Antal Mænd (over 4000), i det sydlige Jyn anholde om, at der maatte gives Lovbemyndigelse til Meddelse af Koncession paa et Jernbaneanlæg fra Nyborg til Bøjden med Sidebaner til Odense, Svendborg og Faaborg. Dette Andragende tilsigter at støtte et af Indenrigsministeren afflaet Andragende, hvori der paa et Interessentskabs Vegne anholdes om Koncession paa et Jernbaneanlæg fra Nyborg til Bøjden (dog uden de i førstnævnte Andragende omtalte Sidebaner). Det fremgaar heraf, at det omtalte Interessentskab samtids fra preussisk Side har søgt udvirket Tilladelse til Anlæg af en Bane over Als og gjennem Sundved til Flensborg. Imod de Betragtninger, som, efter hvad der fremgaar af Ministerens Skrivelse af 19de d. M., have bevaaget ham til at afflaa det omtalte Andragende, er fra nævnte Interessentskabs Side navnlig blevet gjort gjældende: at det heromhandlede Anlæg netop anbefales ved den Betydning, det vil have for den gjennemgaaende Trafik, og at det neppe er forsvareligt at forsøge at bringe denne ind paa en Bane, som medfører en Omvei af ca. 12 Mil, idet derved alene opnaas, at den nævnte Trafik navnlig mellem Sverige og Lybftland vil gaa udenom Danmark. Det fremhæves, at hensigtsmæssige Kommunikationsmidler i høi Grad fremme den almindelige Velstand, og at Statsbanens Diemed ikke er at afgive en Vej for den udenlandske eller gjennemgaaende Trafik, for hvilken den ingenlunde er hensigtsmæssig eller anbefalelig, men at afgive en Forbindelse mellem