

stovene paa og at henlede Opmærksomheden paa det Udfælgelige i at faae en Jernbane et Stykke ud i Landet, hvilken kunde benyttes istedetfor den forrige Maade at transportere Effekterne paa. Det glæder mig ogsaa at kunne meddele det ærede Thing, hvad det vel ikke er saa nøje underrettet om, skjøndt det er kommet frem i Pressen, og jeg antager ikke, at der kan være Noget til Hinder for ogsaa her at udtale, hvad der er slet, nemlig at der er gjort stærke Skridt henimod et saadant Jernbaneanlæg. Tanken derom opstod oprindeligt ude i Nordsjælland, hvor der var nogle Mænd, som traadte sammen og henvedte sig til Regjeringen desangaaende. Denne tog alvorlig fat paa Sagen, forhandlede om den med det sjællandske Jernbaneselskab og forelagde et virkelig faktisk Tilbud for Beboerne derude. Tingen er nemlig den, at foruden den største Del af Statsstovene, der er beliggende derude, er der Stord for den saakaldte Øst Stov et meget betydeligt Opland, hvor der bor og virker 16—18,000 Mennesker, men som er afskåret fra Kjøbstæderne og i det Hele taget fra en god Forbindelse med det øvrige Land og navnlig Hovedstaden ved et stort Skovbelte, saa at det har meget at sige for disse Beboere, om de kunde faae en bedre Forbindelsesvei gennem Skovene. Jeg tillod mig ifjor at anføre, at det Overslag, som saa løselig var gjort fra Oplandets Side, var saaledes, at en mulig i Tiden kommende Jernbane derud vilde faae en c. 36,000 Rd. aarlig Indtægt fra Beboernes Side. Rigtigheden heraf er ikke bleven bestridt, og jeg tillader mig at tro, at dette endda kun er lavt regnet. Det faktiske Tilbud, som imidlertid kom til at foreligge fra Regjeringen, og hvoraf det syntes at fremgaa, at det ogsaa var det sjællandske Jernbaneselskabs Mening at gjøre Noget, var nemlig det, at Anlægskapitalen til et saadant Jernbaneanlæg gennem Øst Stov skulde tilveiebringes derved, at Lodsseierne i Oplandet tegnede sig for eller sammenstøde det Halve af Anlægskapitalen, medens Regjeringen vilde tilveiebringe en Fjerdedel og det sjællandske Jernbaneselskab en Fjerdedel, hvorhos Baneanlægget da skulde overtages i Forpagtning af det sjællandske Jernbaneselskab og drives gennem dettes Administration. Grunden, hvorfor der ikke siden er gjort videre i denne Sag, skjøndt det jo ikke er saa længe siden, at Tilbudet kom til at foreligge, er den, at den forholdsvis betydelige Del af Anlægskapitalen, med Hensyn til hvilken der er stillet Fordring til Oplandets Beboere, ikke er skaffet tilveie i den Betydning, at der kunde være Tale om at gaa ind paa Tanken i det Mindste paa dette Grundlag. Dette er igjen foranlediget derved, at ude i Oplandet have to Retninger gjort sig gjældende. En Del af Beboerne — jeg tror omtrent Halvdelen — ere stemte for en østlig Linie og ville gjerne tegne sig for Bidrag til en saadan, medens den anden Halvdelen ere stemte for en mere vestlig Linie. Den saaledes mellem Lods-

seierne tilstedeværende Uenighed er Grunden til, at den fulde Anlægskapital ikke er bragt tilveie. Dette være nok til Underretning om, hvorledes denne Sag staar. Nu er der imidlertid i den senere Tid kommet en ny Tanke frem, der ogsaa har faaet sit Udtryk i Pressen, og det er navnlig dette Punkt, jeg nu skal komme til, og af Hensyn til hvilket jeg for mit Vedkommende paa det Bestemteste maa inoðegaa den Tanke, som blev fremhævet af det ærede Medlem for Veile Amts 3die Kreds, og som tidligere ogsaa er fremsat af det ærede Medlem for Maribo Amts 2den Valgkreds (Frederiksen), nemlig den hurtigst mulig at sælge Statsstovene og Domainerne paa de bedste Betingelser, der for Tiden ere til at opnaa. Den Tanke, som er kommen frem i den senere Tid, og som jeg i Særdeleshed vil henlede den høitærede Ministers og i det Hele taget Regjeringens Opmærksomhed paa, er, at det dog vist vilde være rigtigt, at vi sørgede for at faae en Forbindelseslinie mellem Sjælland og Sjælland og navnlig Kjøbenhavn ad isfrie Farvande og med isfrie Havne. Som de ærede Medlemmer vide, har Istransporten og i det Hele taget den Umstændighed, at vore Havne ere saa udsatte for at blive belagte med Is, selv naar det kun fryser lidt, foraarstaget megen Ulempe ikke blot for den private Færdsel, men ogsaa for Postgangen. Den Bane, som kommer til at gaa til Kallundborg, vil ikke gjøre store Forandringer heri, thi der ville Havnen og Farvandet ogsaa let tilfryse. Vi have imidlertid Steder ved Kattegattet, nemlig i den nordlige Del af Sjælland og i Snen ved Grenaa i Sjælland, hvor der kan anlægges isfrie Havne og have aaben Sø hele Vinteren igennem. Desuden vil dette være den korteste Vei mellem Hovedstaden og Sjælland. Jeg antager nu, at den Tanke at faae en Jernbanelinie for det lille Opland, jeg før nævnte, med 16—18,000 Mennesker, og for Statsstovene maa fuldstændig træde i Baggrunden for denne anden Tanke, som jeg mener har stor national-økonomisk Betydning for Landet, ja man kan i en vis Henseende sige, en Verdensbetydning. Nu ville vel Nogle mene, at det er meget vanskeligt at anlægge Havne paa Sjællands Nordkyst, men det tror jeg slet ikke, og denne Kyst er i alt Fald langt mere skikket til Anlæg af en Havn end f. Ex. Vestjyllands Kyst. Der er ikke Tale om, at der behøves saa store Kapitaler til at anlægge en Havn der, som der behøves til et Havnearlæg paa Sjællands Vestkyst. Som bekendt er der her kun Helsingørs Havn, og den er ogsaa udsat for at tilfryse, saa at det forekommer mig, at der er al Anledning til at søge at faae en isfri Havn paa Sjællands Nordkyst. Der vil hyppig være Anledning for mange forbiiseende Skibe, som skulle gaa gennem Belterne og Sundet til Østersøen, til at søge et Tilflugtssted i denne Havn. Naar man vil anfille Betragtninger over, hvor Meget et saadant Havne-