

for budt Selskabet en Forlængelse af Opsigelsesfristen med 4 à 5 Aar. Ingen kan stærkere end jeg ønske, at vi kunde komme bort fra den Afskillelse i vort Jernbanesystem, som for Diebliffet finder Sted, nemlig Afskillelsen mellem private Baner og Statsbaner, thi vi have gennem Forhandlingerne her i Thinget for mange Erfaringer om, hvor ugunstig et Indtryk denne Afskillelse gjør. Den Betragtning, som skulde gjøres gjældende med Hensyn til det hele Kommunikationsvesen, burde hverken maales efter den enkelte Landsdels Interesse eller efter dens Evne til at bære Byrderne derved, men den burde være knyttet til Staten som Enhed. Dette billigere jeg fuldkommen, og jeg vil paa ingen Maade ønske, at det Tidspunkt, da en Samling af det hele Jernbanenet kan finde Sted, skal blive yderligere udsat. Det er ogsaa pient synligt, at en Forlængelse af Opsigelsesfristen har en større Betydning, end man i dette Diebliff er i Stand til at bedømme, idet det er klart, at en saadan Forlængelse fra Aaret 1896 til Aaret 1900 vil have en ganske anden Betydning for Selskabet end en 4aarsig Periode af en hvilken som helst anden Del af Selskabets Tilværelse, idet man jo maa gaa ud fra, at Jernbaneanlægene til den Tid ville have en langt højere Værdi, end de for Diebliffet have. Jeg tror derfor, at denne Pris for Anlægget af Frederiksbunds Banen er for høj. Den høitærede Minister vil mulig dertil svare, at han ikke kan faae det billigere, og at det er en Betingelse, som Jernbaneselskabet har stillet for overhovedet at ville indlade sig derpaa; men jeg vil minde om, at der, om der end ikke foreligger en juridisk Forpligtelse, dog foreligger en delvis moralsk Forpligtelse med Hensyn til de Forhandlinger angaaende den nordvestsjællandske Jernbane, som ere gaaede forud, og den høitærede Minister har et Vaaben i sin Haand, som han med megen Fordel kan anvende for at sætte sin Villie igennem. Det sjællandske Jernbaneselskab er jo nemlig ingenlunde lagt saaledes i et privat Selskabs Haand, at dette vilkaarlig kan bestemme Liniernes og Anlægenes. Den Hensende har Selskabet intet Privilegium, og det er herved, at den høitærede Minister er i Stand til at kunne lede de Anlæg, som maa anses for at være rigtige og heldige. Jeg retter ingen Breidelse imod den høitærede Indenrigsminister, fordi han til en vis Grad holder sin Haand over det sjællandske Jernbaneselskab og frier det for Konkurrence, naar en saadan ikke er høist nødvendig; men vi og den høitærede Minister have i Afslutningen til at skabe en saadan Konkurrence et Middel over for Selskabet, som vil vise sig ganske særdeles kraftigt. Vi have Erfaringer for, at dette Va. ben har været anvendt, og det med et saadant Held, at Selskabet senere har maattet gaa til at udføre Anlæg, som det tidligere havde vægret sig ved; derfor tror jeg, at vi ved en fortsat Forhandling og ved en rigtig Anvendelse af det Middel og det Vaa-

ben, hvoraf Ministeriet saaledes er i Besiddelse, ogsaa ville kunne naae at faae Frederiksbundsbanen til en billigere Pris, end imod en Forlængelse af Opsigelsesfristen. — Den anden Jernbane skal lægges fra Hillebød igennem Gribflov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven, og der er til denne Bane foreslaaet et direkte Statstilflug af 125,000 Rd., hvilket beror paa, at Statens økonomiske Interesse ligesom er knyttet til denne Bane paa Grund af Transporten af Brænde fra Gribflov. — Der er i denne Samling foreslaaet et andet lille Lovforslag, nemlig Lovforslaget angaaende Kællelæggelsen af Esrom Kanal, der hidtil væsentlig har været benyttet til Brændetransporten fra disse Skovdistrikter, og disse to Spørgsmaal staa altsaa i saa nær Forbindelse med hinanden, at jeg tror, det vilde være rigtigt ligesom at knytte dem til hinanden; men vi have ogsaa deri en Veiledning til Bedømmelsen af det Spørgsmaal, hvorvidt det vil kunne betale sig for Staten at yde det Tilflug, som her er bragt i Forslag til denne Bane igennem Gribflov. Ved et flygtigt Blik paa de Oplysninger, som foreligger angaaende Brændetransporten fra Skoven, synes der at være Tale om en Transport af 3,000 Tønder Brænde aarlig; dette repræsenterer en Transportværdi af 9 Mk. pr. Tønder, altsaa med et rundt Tal 4,500 Rd. om Aaret, og man vil altsaa se, at det omtrent svarer til Renten af den Sum, som det er foreslaaet, at Staten skulde yde til Jernbaneanlægget igennem Gribflov. Naar dertil knyttes Hensynet til de Værdier, som for Diebliffet ere bundne ved den nuværende Kanal, og tillige Hensynet til, at forskellige Værdier, navnlig Moser i det Indre af Skoven, ville faae forøget Værdi, tror jeg, det vil kunne betale sig, at der fra Statens Side ydes et saadant Tilflug, idet jeg nemlig beregner, at den Betaling, som skal ydes for Brændetransporten paa Jernbanen, omtrent vil svare til den forøgede Værdi. Brændet vil faae. Jeg skal kun tilføje, at det forekommer mig, det vilde være rigtigt, ja ligesom nødvendigt at afslutte en Kontrakt med det sjællandske Jernbaneselskab om Prisen for Brændetransporten, idet man derved vil faae et endnu sikkrere Grundlag for Beregningen af de Byrder, som Staten påtager sig. Byrden ved Jernbaneanlægget er for Øvrigt dels lagt over paa Beboerne, dels paa det sjællandske Jernbaneselskab, og det forekommer mig, at ingen af disse Parter vil kunne beklage sig derover; det er ganske vist særdeles gunstige Vilkaar, der ere tilbude Beboerne, idet de imod at tilskyde Halvdelen af Anlægskapitalen skulle have Preferenceaktier for det indskudte Beløb, altsaa være sikkr paa at faae omtrent 4 pCt. af deres Penge. Der foreligger imidlertid et Spørgsmaal, som det forekommer mig burde finde sin Afgjørelse her, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt man bør vælge Endepunktet ved Helsingør eller ved Græsted. Ved et flygtigt