

omtrent 18,000 Mennesker, og dette er dog ikke saa lidt. Sele denne Befolkning paa 18,000 Mennesker er saa at sige ubelukkende knyttet til Hovedstaden og Kjøbstæderne og vil blive det i endnu højere Grad gjennem den Banelinie, som her tænkes paa, thi baade Trafikken med Livsforsødenheder til disse 18,000 Mennesker, som maa hentes andesteds fra, og Afsetningen af deres Produkter kunne ikke godt foregaa paa anden Maade end ved Hjælp af denne Bane. Det viser sig jo allerede nu, at det paa Hovedbanen, navnlig til Hillerød, er en meget betydelig Trafik; uen dengang Nordbanen blev anlagt, var der Mange der spaaede, at der aldeles ikke vilde blive nogen stor Godsstrafik, medens det dog nu har vist sig, at de Beregninger, der bleve gjorte med Hensyn til Godsstrafiken, slet ikke have holdt Stik. Nordbanen er jo bygget med stærke Stigninger og skarpe Krumninger, og derfor maa man høre med otte Tog om Dagen, fire fra hver Side, og saa kjøres der endda med saa store Tog, at man ikke saa sjældent hører i Staa, fordi Maskinen ikke kan trække Toget opad Stigningen. Dette viser dog, at der er stor Godsstrafik til denne Del af Nordsjælland, og det er ganske sikkert, at der vel skades mere Trafik, hvis man faar en Bane ind i Oplandet Nord for Gribskov. Over for den Betragtning, der blev fremført af det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgfreds (Vojens), at vi nødvendigvis maa knytte den kommende Lov om Nedlæggelse af Esrom Kanal til Sernbaneloven, maa jeg sige, at jeg ikke kan billige denne Tanke; det forekommer mig, at vi godt uden videre kunne nedlægge Esrom Kanal, selv om der skulde vise sig nogle Vanskeligheder ved dette Lovforslags og i det Hele taget Sernbanetankens praktiske Gjennemførelse; thi Sagen er den, at Esrom Kanal for Riden aldeles ikke er i Stand til at tilfredsstille de Fordringer, der nødvendigvis maa stilles til den af Hensyn til Brændetransporten. Hvis Kanalen ikke nedlægges, vil det være nødvendigt at anvende Befæstninger paa dens Forbedring, men dette vilde jeg anse for meget ubehdigt, thi selv om man i nogle Aar maatte bekvemme sig til at transportere Brænde pr. Aar til Hillerød Station, tror jeg dog, at dette var at foretrække for den besværlige Transport paa Esrom Kanal. Jeg maa derfor henstille, at man ikke fastholder Sammenknytningen af disse to Tanker. Derimod skal jeg tillade mig aabent og uforbeholdent at sige min Mening om de to Punkter, som der er Tale om at lade Banen ende ved, nemlig Helsing og Græsted. Det forekommer mig ved at tage forskellige Tulemærker i Betragtning, at der for det sjællandske Sernbaneselskab er nogen Tilbøjelighed til at fastholde Helsing som Endepunkt. Jeg er nu i det heldige eller uheldige Tilfælde, at jeg for mit personlige Bedkommende ogsaa kunde ønske Banen til Helsing, som vilde have størst Interesse baade for mig og for de Folk, jeg lever imellem; men ved

at tænke nøiere over Sagen og ved, i det mindste i mine egne Tanker, at være saa upartisk som mulig, er jeg kommen til det samme Resultat som det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgfreds, nemlig at det er rigtigt at fastholde Græsted som Endepunkt. Sagen er den, at hvis man vælger den saakaldte vestlige Linie igennem Gribskov, er Staten udsat for, at Brændetransporten vil blive ikke saa lidt dyrere, end den vil blive ad den østlige Linie, der vil komme i en ganske anderledes direkte Forbindelse med Statens store Skove og Vedmaserne der. Midt igennem Gribskov gaar der nemlig et stort Væfdrag, og derfor kan der ikke være Tale om nogen Bane midt igennem Skoven, men der maa vælges enten en østlig eller en vestlig Linie, og jeg tror, at den østlige maa foretrækkes. Nu er det rigtig nok saa, at det med fuldstændig Sandhed kan siges, at der staar omtrent lige mange Beboere paa begge Sider, og hvis der skulde foretages en Afstemning ude i Oplandet om, hvilket Endepunkt der skulde benyttes, kunde det godt være, at netop 9000 stemte for det ene og 9000 for det andet Punkt. Sagen er nemlig den, at der er et meget godt Beinet paa begge Steder, og at der allerede er ikke saa lidt Trafik begge Steder. Jeg tror ogsaa, at Oplandets Interesser ville kunne finde sig lige saa godt fuldestgjorte ved en Bane til Helsing som ved en Bane til Græsted; begge Linier ville vistnok have samme Betydning i den Henseende, og derfor mener jeg, at her maa Hensynet til Statens Interesser være det afgjørende Lod i Vægtskalaen, hvorfor jeg fastholder Græsted-Linien. I saa Henseende kan jeg erklære mig enig med den ærede foregaaende Tale. — Hvad angaar det Væfdrag, der skulde ydes af Private nemlig 250,000 Rbd., der skulde tilveiebringes ved Aktietegning blandt Egnens Beboere, da er det ganske vist, at der er en væsentlig Hage ved at faae dette realiseret. Sagen er nemlig den, at vi ere saa uheldige i dette Tilfælde — i andre Retninger kan det jo være heldigt nok — saa at sige ikke at have nogen Herremand eller Stormand derude i Oplandet, der bor kun Bønder, og de kunne have Vanskelighed nok ved at skaffe de 250,000 Rbd. tilveie, som kræves af dem, navnlig da Folk derude ere temmelig ubekjendte med Aktietegning, og maasse have Betænselighed ved at indlade sig derpaa. Jeg skal dog tillade mig at henlede den ærede Ministers Opmærksomhed paa, om ikke s. Ex. det sidste Punktum af § 4 kunde stryges. Der staar der: „For de Staten tilhørende Grundstykker, der indtages til Anlagene, bliver der dog at erlægge fuldt Vederlag“. Det forekommer mig, at Staten uden at bringe noget stort Offer meget godt kunde overlade Sorden gratis, det vil sige, at det her kunde komme til at hedde: De Staten tilhørende Grundstykker gives uden Vederlag. Jeg siger heller ikke, at det kunde have saa stort at sige, om Staten gennem Grib Skov gav fri Jord,