

høist tvivlsomt, om der, naar dette Tidspunkt kommer, naar 1896 eller selv 1900, da kan være Tale om, at Staten vil udgive 25,000,000 Rbd., som det til den Tid kan blive, for at faae disse Jernbaner paa sin Haand. Det forekommer Udvalgets Hiertal, at Staten allerede over for det sjællandske Jernbaneselskab har faa nogenlunde Magt til at bestemme Driften, og i hvert Tilfælde har Denynnet til Frederiksbund og dens Opland været overveieude for Hiertallet. Muligvis kunde der være Tale om et Rentebud, nemlig under Forudsætning af, at de sjællandske Jernbanes Drift til den Tid var et meget lukrativt Foretagende, som gav 1 pCt. — 8 pCt., idet Staten altsaa da maatte vente 4 Mar for at faae denne Entreprise paa sin Haand, men jeg tror, at man maa være meget sangvinst, hvis man vil antage, at dette Selskab, der sandsynligvis i den nærmeste Fremtid vil blive trykket paa forskjellige Maade, i Løbet af 30 Aar skulde blive i Stand til at give et saa stort Udbytte. Et andet Mindretal, bestaaende af 4 Medlemmer, har derimod ment, at man overhovedet ikke kunde gaa ind paa at give disse 4 Aars Forlangelse, selv om man derved kunde staae disse Egne den gunstigste Bane, og de mene navnlig, at en Banelinie til Lynghby vil vise sig fuldt saa rentabel for Selskabet som de andre Linier. Om man nu end vil indrømme, at den Udbygning til en forøget Indtægt, som vil fremkomme ved Sommertrafikken, maaske kan opveie de forøgede Udgifter, som Linien til Lynghby vil medføre, idet denne Linie bliver 1½ Mil længere, saa tror jeg dog, at man maa være enig om, at ingen af disse Linier, hverken den fra Frederiksbund til Hillerød eller den fra Frederiksbund til Lynghby, i de første Aar vil kunne bære Udgifterne til Driften og Anlægsarbejdets Forrentning. Efter hvad der har foreligget Udvalget fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, kan det ikke antages, at Banen fra Frederiksbund til Lynghby vil kunne bære sig, naar den ikke giver en aarlig Indtægt af 27,000 Rbd. pr. Mil til Forrentning og Drift, Driftsomkostningerne beregnes, saavidt jeg erindrer til 12,000 Rbd., altsaa vistnok ikke høit regnede. Spørgsmaalet bliver altsaa om denne hovedsagelig lokale Bane kan forventes at give en Bruttoindtægt af Driften, som nærmer sig til 27,000 Rbd. pr. Mil. — Naar man erindrer, at den Bruttoindtægt, som Staten har haft af sine egne Baner i det sidste Aar, som har været det højeste, ikke er løben op til 20,000 Rbd. pr. Mil, saa maa man vistnok sige, at det sjællandske Jernbaneselskab ved at overtage denne Bane udfætter sig for et aarligt Tab, som det er ganske billigt, at man giver det et Vedertag for. — Med Hensyn til den anden Bane, nemlig den gennem Grib Skov, ville erende Medlemmer vide af Betænkningen og af Motiverne til Lovforslaget, at de paagældende Egenes Interesser ere meget delte, delte imellem to Punkter, Græsted, som lig-

ger ret Nord for Skovene, og Helsing, som ligger Nordvest for Skoven. Meningen er, at Beboerne i vedkommende Egn skulde tilveiebringe det Halve af Kapitalen, og der skyldes altsaa dem et væsentligt Hensyn. Det er nu meget ubehøit, at de ikke kunne blive enige, men dette er jo Noget, vi i Almindelighed se i Jernbanesager. Udvalget har foreslået paa at finde en Linie, der nogenlunde kunde tilfredsstille hele Egnen. Hvis dette kunde lykkes, kunde det vel ogsaa lykkes Egnens Beboere at staae den Halvdel af Kapitalen, som udfordres; Offeret vilde ikke være stort for vedkommende Beboere, idet Staten og det sjællandske Jernbaneselskab skal staa tilbage for dem ved Forrentningen, saaledes at de skulle have 4 pCt. af deres Halvdel, forinden Staten og det sjællandske Jernbaneselskab saar Noget; med andre Ord, saasnart denne Bane kan give en Rente af 2 pCt. af Anlægsomkostningerne, ville Beboerne have fuld Rente af deres Penge. Der foreligger Undersøgelser med Hensyn til ikke mindre end 4 Linier, der udgaa fra Frederiksborg. Den ene Linie gaar østlig i Skoven forbi Noddebo Mark, og nogenlunde i Nærheden af Esrom Sø, men kommer ikke Helsing nærmere end 1½ Mil. Denne Linie er meget gunstig for Skovens og Statskassens Interesser; den er ogsaa gunstig for Græsted og dens Opland, men den er derimod ubrugelig for Helsing og dens Opland, idet Krafiken, hejra til Hillerød vil vedblive at gaa direkte ad Landeveien til denne By, da det jo ikke kunde falde Nogen ind at gjøre den lange Omvei, først at tage til en Jernbanestation 1½ Mil borte for saa at kjøre med Jernbanen. Hele Helsinges Opland vil altsaa ikke have den fierneste Nytte af Jernbanen, saarrent den bliver lagt saa meget østlig. Af de 3 andre Linier, som alle skulle ende ved Helsing, gaar den ene direkte fra Frederiksborg til Helsing uden at berøre Skoven; denne Linie vil være fordelagtigt for Helsing, men den er uden nogen Interesse for Statskassen, og der kan vel ikke være Tale om ved denne Lov at bevilge denne Linie, da det jo er forudsat, at Staten skal bidrage 125,000 Rbd., hvilket Staten kun vil gjøre af Hensyn til den forøgede Indtægt, den kan vente af Grib Skov; denne Linie kan altsaa fuldstændig lades ude af Betragtning. Dernæst er der 2 Linier, der gaa igennem Skoven, den ene i en noget mere vestlig Linie end den Linie, jeg først omtalte, og som gik til Græsted, og den anden mere gaerende midt igennem Skoven. Af disse tvende Linier er den anden, der gaar til tet Nord for Duomoegaard, ikke i Stand til at tilfredsstille Skovens Larv, og den vil paa ingen Maade kunne tilfredsstille Græsted og dens Opland. Derimod vil den anden Linie, som skulde gaa til Maarum, og derfra i vestlig Retning til Helsing, være den, som for det Første i fuldt Maal tilfredsstiller Helsing og dens Opland, og dernæst tjener Skovens Larv paa en saa fyldestgjørende Maade, som man