

omtrent kan forlange det; og yderligere vil den tilfredsstillende den tredje Part, Græsted og Omegn, idet man derfra kun faar imellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ Mil til Maarum, hvor der skal være Station. Dette vil dog kun ske under den Forudsætning, at Banen føres noget mere mod Ost eller Nordost om Maarum, nemlig til Maarum Thinghuse. Hvis den Linie, som er undersøgt, fører noget mere mod Vest eller Syd for Maarum, vil den ikke blive til stor Gavn for Græsted og Opland. Imidlertid fremgaar det ikke tilstrækkelig klart af de foreliggende Undersøgelser, om ikke Terrainforholdene lægge Vanskeligheder i Veien for at give denne Bane en saadan Retning Ost eller Nordost for Maarum. Udvalget har ikke troet at turde slaa denne Linie fast, men det er i Overigt enigt i, og haaber ogsaa at være enigt med den ærede Minister og med det sjællandske Jernbaneselskab i, at der ikke bør vælges nogen Linie vestligere end Maarum, naar den skal kunne tilfredsstillende Statskassens Interesse og motivere de Offre, som der her er Tale om at bringe. Udvalget har ikke stillet noget Endringsforslag herom, men vilde være berødtiget i saa Henseende, naar den ærede Minister vilde udtale, at han ikke vilde give Koncession til nogen Bane, der gif vestligere end Maarum. Der har i Udvalget været Tale om at foreslaa at standse ved selve Maarum, hvorved Jernbanen vilde blive $\frac{1}{2}$ Mil kortere, og selvfølgelig ogsaa vilde kunne anlægges med betydelig ringere Befolning. Banen vil dog kunne tilfredsstillende Oplandet Nord for Skoven, idet man da blot vil have omtrent $\frac{1}{2}$ Mil til Stationen ved Græsted og dens Omegn; derimod vil Helsing og dens Opland selvfølgelig ikke være fornøjet med kun at faae Banen til Maarum og med, at den ikke fører $\frac{1}{2}$ Mil længere hen til Helsing, saaledes som Talen tidligere har været om. Med Hensyn hertil foreligger der Udtalelser, som gaa ud paa, at Banens Rentabilitet i en væsentlig Grad forringes ved at standse ved Maarum. Dette har dog ikke staaet klart for Udvalget, og det skulde finde det ganske naturligt, om Banen saaledes kom til at ende ved Maarum; men det har dog ikke stillet noget Endringsforslag derom, fordi det finder, at saaledes som § 1 Nr. 2 er affattet, nemlig: „en Jernbane fra Hilerød gjennem Grib Skov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven“, vil det staa i Indenrigsministerens Haand frit at bestemme, om Banen skal ende ved Maarum eller et Punkt Ost for samme. Naar man saaledes bliver staaende ved Maarum, vil man ikke foregribe det Projekt, som er forelagt Udvalget, og som naturligvis i Fremtiden kan have Noget for sig, nemlig at forfatte Banen fra Græsted til Gilleleie, og her indrette en Nødhavn, da Gilleleie i visse Henseender synes godt at egne sig til Anlægget af en saadan. Anlægget af en saadan Nødhavn vil naturligvis medføre meget betydelige Befolninger. Der er for Diebliffet ikke Anledning til at gjøre noget Offer

for at skaffe denne Jernbaneforbindelse med Gilleleie; der tales rigtignok en Del om den store Mangde Jist, som derfra vilde føres til Njøbenhavn; men det er dog meget at betvivle, om disse Jist vilde kunne betale denne Mil længere Jernbane, og der foreligger ikke nogen som helst Oplysning om, hvorvidt Gilleleie eger sig til et saadant Anlæg, eller med hvilke Befolninger der vil kunne indrettes en saadan Nødhavn eller Nødhavn ved Gilleleie. Udvalget har altsaa ikke udtalt sig herom, men det er jo muligt, at Fremtiden vil vise, at dette netop er det rette Punkt til at anlægge en saadan Nødhavn paa, og at det derfor vilde være heldigt, om Banen kunde forfattes dertil. Udvalgets Opmærksomhed er ogsaa blevet hændraget i en anden Retning, nemlig henimod Frederiksværk og Høfjorden. Der er Jøst der paa Egnen, som mene, at Høfjordens Munding vilde være det rette Sted til Anlæg af en Nød- eller Nødhavn. For at udføre en saadan Rante maatte man dog helst føre Banen om ad Helsing, som ligger lige paa Veien. Gaar man mod Vest til Helsing, saa er Gilleleies Udfigt forspildt, og gaar man til Græsted, saa er Frederiksværks og Høfjordens Udfigter til en Nødhavn udfødt i en lang Fremtid. Efter hvad der foreligger Udvalget, synes den forøgede Indtægt, som kan ventes af Statskassen, navnlig af Gribsskoven, at ville andrage 5 à 6,000 Rd., altsaa Renten af de 125,000 Rd., som der her er Tale om, men foruden dette, maa det ogsaa tages i Betragtning, at der inde i Skoven — hvad jeg har hørt omtale i Udvalget — findes Moser, som vilde faae en ikke lidet betydeligere Værdi, naar der kommer en Jernbane, og det maa altsaa antages at være forsvaret at skaffe en saadan Jernbaneforbindelse tilveie. Sagen er egentlig fra Begyndelsen bragt frem derved, at man tænkte paa at anlægge en Hestebane fra et Punkt paa den sjællandske Jernbane til et Punkt inde i Skoven, der hedder Otterøe, og som ligger omtrent midt i Skoven. Statskassen paastaar at kunne stille den Fordring til det sjællandske Jernbaneselskab, at dette skal bygge en saadan Hestebane, men det erkjendes, at denne Fordring ikke kan gaa ud over 18,000 Rd. Det sjællandske Jernbaneselskab benægter imidlertid bestemt at slybde Noget i saa Henseende, men det synes dog at have en vis Jøvelse af, at det har en moralsk Forpligtelse dertil, idet det har erklæret sig villig til at yde en meget betydelig Kvotabel til Anlægget af den Jernbane, som her foreligger. Det sjællandske Jernbaneselskab vil hidrage 125,000 Rd., saaledes at kun Halvdelen af Kapitalen bliver tilbage som Bidrag for Egnens Beboere. Dette er en ganske usædvanlig Smødekommene fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, som det selvfølgelig har været Indenrigsministeren meget hørt at kunne modtage, og han har i Betragtning deraf opgivet Tanken om en Hestebane, som efter Sag-