

høist tvivlsomt, om der, naar dette Tidspunkt kommer, Aar 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 Medlem, at Staten allerede oger for det sjællandske Jernbaneselskab har faa nogenlunde Magt til at bestemme Driften, og i hvert Tilfælde har Hensynet til Frederiksbund og dens Dpland været overveiende for Hestallet. Muligvis kunde der være Tale om et Rentetab, nemlig under Forudsætning af, at de sjællandske Jernbaners Drift til den Tid var et meget lukrativt Foretagende, som gav f. Ex. 6—8 pCt., idet Staten altsaa da maatte vente 4 Aar for at faae denne Entreprise paa sin Haand, men jeg tror, at man maa være meget sanguin, hvis man vil anlage, at dette Selskab, der sandsynligvis i den nærmeste Fremtid vil blive trykket paa forskjellig 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 Forkrængelse, selv om man derved kunde skaffe disse Egne den gunstigste Bane, og de mene navnlig, at en Banelinie til Lyngby vil vise sig fuldt saa rentabel for Selskabet som de andre Linier. Om man nu end vil indkomme, at den Udfigt til en forøget Indtægt som vil fremkomme ved Sommertrafikken, maatte kan opveie de forøgede Udgifter, som Linien til Lyngby 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 Lyngby, i de første Aar vil kunne bære Udgifterne til Driften og Anlægskapitalens Forrentning. Efter hvad der har foreligget Udvalget fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, kan det ikke antages, at Banen fra Frederiksbund til Lyngby 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 havt af sine egne Baner i det sidste Aar, som har været det heldigste, ikke er løben op til 20,000 Rbd. pr. Mil, saa maa man vistnok sige, at det sjællandske Jernbaneselskab ved at overtage denne Bane udsætter sig for et aarligt Tab, som det er ganske villigt, at man giver det et Bedelag for. — Med Hensyn til den anden Bane, nemlig den gjennem Grib Skov, ville arede 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 uheldigt, at de ikke kunne blive enige, men dette er jo Noget, vi i Almindelighed se i Jernbanesager. Udvalget har forsøgt paa at finde en Linie, der nogenlunde kunde tilfredsstille hele Egnen. Hvis dette kunde lykkes, kunde det vel ogsaa lykkes Egnens Beboere at skaffe den Halvdel af Kapitalen, som udfordres; Offeret vilde ikke være stort for vedkommende Beboere, idet Staten og det sjællandske Jernbaneselskab skal staa tilbage for den ved Forrentningen, saaledes at de skulle have 4 pCt. af deres Halvdel, forinden Staten og det sjællandske Jernbaneselskab faar Noget; med andre Ord, saasnart denne Jernbane 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 Nøddebo 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 Dpland; men den er derimod ubrugelig for Helsing og dens Dpland, idet Trafikken herfra til Hillerød vil vedblive at gaa direkte ad Landveien til denne By, da det jo ikke kunde falde Noget ind at gjøre den lange Omvei, først at tage til en Jernbanestation, 1½ Mil borte for, saa at kjøre med Jernbanen. Hele Helsinges Dpland vil altsaa ikke have den største Nytte af Jernbanen, saafremt 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 bære Skoven; denne Linie vil være foredelagtigt 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 igjennem Skoven, den ene i en noget mere vestlig Linie end den Linie, jeg først omtalte, og som gik til Græsted, og den anden mere gaadende midt igjennem Skoven. Af disse tvende Linier er den anden, der gaar til tæt Nord for Duemosegaard, ikke i Stand til at tilfredsstille Skovens Lary, og den vil paa ingen Maade kunne tilfredsstille Græsted og dens Dpland. 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 Dpland, og dernæst tjener Skovens Lary paa en saa fyldestgjørende Maade, som man