

et saadant Forlangende til Statskassen, maa jeg væsentligst henholde mig til, hvad jeg allerede har sagt. Jeg har sagt tidligere, at det her skulde vise sig, om den Interesse, man havde for Jisseriet, virkelig nu var saa stor, som man havde udtalt. Jeg skal dog modificere dette Udtryk, jeg kunde ellers frygte for, at det skulde opfattes, som om det kunde falde mig eller Forslagsstillerne ind at anvende nogenformelt Pression paa noget enkelt Medlem for hans Udtalelser i en saadan Sag. Min Tanke har nærmest været den, at skal Sagen løses, er det hovedsageligt og væsentligst ved den store Interesse, som har lagt sig for Dagen saavel fra Regjeringens som fra Representationens Side, og som ogsaa bør være tilstede for Jisseriets Opkomst her i Landet. Det er det Hovedsynspunkt, hvorfra man tør vove at stille en Begjering til Staten i denne Sag. Gilleleie er et betydeligt Jisserleie. Andragerne oplyse i et til Ministeriet tidligere indgivet Andragende, at deres Baadehavn har en Dybde af ca. 7 Fod, og at den i alle Tilfælde stiller fuldstændig Beskyttelse mod den fra Kattegattet indfaldende Sø. Den søges aarlig gennemsnitlig af 800 Jisserbaade, dels danske og dels svenske, og i Haven er der paa een Gang Plads til 150—200 større Jisserbaade. I selve Jisserleiet er der hjemmehørende 60 større og mindre Baade. Vrede Medlemmer kunne nu tillægge disse Tal den Betydning, de ville; jeg ansører dem kun som det faktiske Grundlag, der foreligger for Forslaget. Endvidere oplyses der, at der i de sidste Aar er indbragt ca. 30,000 Dl Silb og paa en enkelt Dag endog saa 10,000 Dl Silb. Foruden altsaa den Interesse, en saadan Jernbane vil have for Jisserleiet Gilleleie, for Jisseriets Opkomst i det Hele i det sydlige Kattegat, tror jeg, at denne Bane maa antages at have en ikke ganske ringe Betydning som Lystbane, og navnlig mener jeg, at Uvidelsen til Gilleleie vil give den nuværende Bane med Hensyn til denne Trafik en betydelig større Indtægt; thi medens de Lystreisende nu i Reglen tage til Ørib Sø, vil man ganske sikkert opnaa, naar Banen bliver uvidet til Gilleleie, at de hjøre hele Banen igennem og tage til Gilleleie og Rastehoved, skjønt Punkter i Nordsjælland. Jeg skulde endog saa antage, at det var meget sandsynligt at tro, at hele Landdiggeromraadet vil finde en betydelig Uvidelse derved, at der her oppe er fortrinlige Både. Disse Momenter lade sig ikke paa Forhaand bestemme eller udtrykke i Tal, med Hensyn til hvilken Betydning de ville faae. Jeg tror, at de i en temmelig nær Fremtid muligvis kunne faae en ikke ringe Betydning. Hvad Uvidelsen til Helsingegnen angaar, er den i og for sig simpel, idet Forudsætningen er, at det, hvad denne Uvidelse vil koste, skulde betales dels af Private, som have tilbudt 80,000 Kr., og dels af de Kommuner, som allerede ere interesserede i det tidligere Anlæg. Denne Del af

Sagen, vil jo sandsynligvis ikke paa noget Punkt kunne møde nogen Banfærlighed, thi jeg skjønter ikke, at man vil kunne negte Folk at anlægge en saadan Stump Bane for deres egne Penge. At denne Uvidelse imidlertid vil have Betydning for den nuværende Bane, vil fremgaa deraf, at medens Stationen ved Ragerup nu ligger affides i Skoven og kun 1 Mil fra Hillerød, uden at være forsynet med Staldrum eller lignende Bekvemmeligheder, er det ganske klart, at Trafiken fra de Sogne, som ligge ca. 3 Mil fra Hillerød, gaar ganske rolig ad Landeveien forbi denne Station; thi har man 3 Mil til Rjøbstaden, vil det jo være klart, at det er en højt ubetydelig Del af Trafiken, der vil standse der, hvor man kun har 1 Mil tilbage til Rjøbstaden, og paa et Sted, hvor der hverken findes Kjøbmandshandel, Kro eller noget Andet, medens derimod, naar Banen bliver forlænget til Helsing, vil al Trafiken gaa derigjennem, og da det er et Knudepunkt for Beinet, tror jeg sikkert, at den hele Trafik, som Egnen kan præstere, vil komme den nuværende Bane tilgode. De, som have beskæftiget sig med denne Sag, gaa da ganske sikkert ud fra, at en Forrentning af, hvad Forlængelsen til Helsing, som er $\frac{3}{4}$ Mil, vil koste, vil den forøgede Trafik betale og desuden give den nuværende Stambane den Trafik, som har været paaregnet ved dens Anlæg, og som den nødvendig maa have, thi der er ikke nogen Tvivl om, at Baner af denne Natur virkelig maa søge efter at faa ikke alene Trafiken fra enhver By, som der er Spørgsmaal om, men jeg havde nær sagt fra enhver større Gaard med; thi man maa erinde, at det, at drive Grilstovbanen koster 60—70 Kr. om Dagen; det er det Hele, altsaa naar vi bevæge os paa et Omraade, hvor der er saadanne Tal at operere med, vil Enhver indse, at de Baner maa gives en saadan Retning, at der kunne faae hele Trafiken, som findes paa Stedet, dels for Egnens Skyld og dels for at kunne komme til at opfylde det Formaal, hvormed de ere anlagte. Altsaa paa den, som det forekommer mig, simple og ligefremme Maade have Forslagsstillerne tilladt sig at tage denne Sag op og rette altsaa det Spørgsmaal til den høitærede Regjering og til Representationen, om man vil udvide dette Aktiefelskab ved et Bidrag fra Statskassen ganske i Righed med det Bidrag, der allerede er givet, saaledes at Staten bliver Eier af den halve Aktiekapital i det hele samlede Baneanlæg og de Private og Kommunerne Eier af den første Halvdel med Net til forlods Forrentning af 4 pCt., ganske paa samme Maade som efter Loven af 23de Mai 1873. Derimod have Forslagsstillerne og navnlig jeg ikke den allerfjerneste Opfordring til at forsøge paa at gjøre denne Sag til en stor Sag. Jeg vil derimod paa alle Maader undgaa det. Det hebdet nemlig i den Betænkning, som i sin