

dobbeltsporede Baner er nemlig  $11\frac{1}{2}$  Fod fra Midte til Midte af Sporene, og lægger man dertil Sporvidden, som er  $4\frac{1}{2}$  Fod, kommer man til 16 Fod; men den nuværende Bredde er 18 Fod. Lader man nu det ene Spor ligge, som det ligger, og lægger et andet Spor halvt paa den gamle Dæmning og halvt paa den ny tilveiebragte Opfyldning, vil man risikere, at dette Spor en skjønne Morgenstund ligger nede paa Straaningen. I det Hele skaber man en saa stor Usikkerhed i Driften, som vil vedvare i Aarevis — derom er der ingen Tvivl — navnlig paa Strækningen over Lyngby Sø, at jeg ikke anser det for forsvaerligt.

Med Hensyn til det andet Hovedafsnit af Forslaget, den foreslaede Forandring ved Helsingør, nemlig en ganske kostbar Flytning af Helsingørs Station og Tilveiebringelsen af et Dampfærgeleie, da vil jeg ikke kunne modsætte mig denne Foranstaltning, og jeg kan det saa meget mindre, som jeg for 9 Aar siden i en Artikel i „Dagbladet“ har tilraadet samme; men jeg maa dog henstille, og det navnlig til den høitærede Minister, om han ikke vil lade undersøge, forsaavidt det ikke allerede er sket, hvorvidt denne Flytning af Helsingørs Station egentlig er nødvendig. Saaledes som Forslaget foreligger, medfører det jo, som det navnlig er blevet godtgjort under Forhandlingerne i det andet Thing, en meget betydelig Indskrænkning af den fri Brug af Helsingørs Havn, idet jeg tænker mig det som selvfølgelig, at man ikke flytter Helsingørs Banegaard og derpaa offerer  $1\frac{1}{2}$  Million uden samtidig at etablere en Dampfærgeforbindelse med Sverig. Det forudsætter jeg altsaa, og hvis man gjør dette, vil man i den Grad belejre Helsingørs Havn, at den vil lide meget betydelig med Hensyn til den almindelige Benyttelse. Hvad jeg tænker mig, der kunde gøres — jeg tør ikke sige det bestemt, men jeg vil bede den høitærede Minister om at lade det undersøge, hvis det ikke er undersøgt — det er dette, at lade Helsingør Station ligge, hvor den ligger, og søre et Spor mod Nord udenom Kirkegaarden og ned paa Grønnehavn, hvilket vist kan gøres uden stor Vanskelighed, og anlægge en separat Dampfærgehavn Nord for Kronborg-Bynten, hvor man umiddelbart er paa dybt Vand, og hvor man er paa et Sted, hvor der erfaringsmæssig saa godt som aldrig lægger sig Is. Det er aldeles indlysende, at hvis Foranstaltningerne kunne træffes paa den Maade, vil det kunne gøres ulige billigere, for en Brøddel af det, der nu er foreslaet, og man vilde fjerne de Ulemper, der ere forbundne med Brugten af den nuværende Helsingørs Sta-

tion, thi jeg erkjender i Overensstemmelse med den høitærede Minister, at den er for lille i Forhold til den Brug, man gjør af den. Det er jo imidlertid meget snart afhjulpet derved, at man etablerer det nødvendige Sporarrangement for at vinde Plads til Reserverevogne og Dignende nede paa Grønnehavn ved Dampfærgehavnen, hvor det har sin rette Plads. At der bliver en lille Stump Kjørsel fra Dampfærgehavnen til Stationen betyder jo aldeles Intet. Ganste det Samme er jo Tilfældet med flere af vore nuværende Endestationer, der staa i Forbindelse med Dampfærge. Jeg for mit Vedkommende har i alt Fald ingen Tvivl om, at dette Arrangement kan gennemføres paa en for Jernbanetrafikken fuldstændig fyldestgjørende Maade, og da tillige paa en saadan Maade, at det ophæver ethvert Spor af Grund til Klage fra Helsingørs Side, idet det lader Havnen aldeles uberørt. Jeg skal forøvrigt endnu, i Betragtning af Udtalelser fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 5te Valgkreds (Holstein-Ledreborg), tilføie, at dette selvfølgelig involverer, at den paataente Kystbane ikke vil kunne udgaa, i alt Fald ikke hensigtsmæssig, fra Helsingør, men det vil da heller ikke være nogen Ulykke, for det er da ingen Ulykke, at vi slippe for at bygge en Mil ny Jernbane. At lade den udgaa fra Kvistgaard vil være et langt bedre, billigere og fornuftigere Arrangement, hvad enten man saa, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds (København) foreslog, vil lade den gaa Vest om Dyrehaven, eller man, som det tidligere var den almindelige Anskuelse, vil lade den gaa gennem Dyrehaven og fortsætte den langs Kysten ned til Kvistgaard. Det er ganske ligegyldigt; hvad enten man gjør det ene eller det andet, kan Kvistgaard lige godt og lige praktisk være Udgangspunktet for en eventuel Kystbane. —

Lige overfor Udtalelser ikke alene i Dag, men ogsaa paa tidligere Stadier af det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 5te Valgkreds (Holstein-Ledreborg) vil jeg sige, at det er lidt færligt at komme for dybt ind paa den Doktrin, at det skulde være en Statsfag af eminenteste Art at skaffe en Gjenvei for Trafiken mellem vore Nabolande, og at det skulde være en af de vigtigste Opgaver, en Stat kan have. Det staar for mig som i allerhøieste Grad tvivlsomt. Det er endog saa min Mening, at, hvis en Del af de 30—40 Medlemmer, der sidde oppe i Centraladministrationen og lave Statistik, vilde befatte sig med noget nyttigt Arbejde og vilde samle grundige statistiske Oplysninger om, hvorledes den gennemgaaende