

Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen) mente, det maatte være en Felttagelse, at der maatte blive en forøget Beføstning ved Stationen ved Grønnehavn. Jeg skal gjøre opmærksom paa, at saaledes som jeg har stillet Forslag for Udvalget, er der Valget mellem en Station ved Grønnehavn og en Station ved Havnen. En Station ved Grønnehavn vil blive dyrere, fordi Banen forlænges med 4,000 Fod om ad et Hoveddrag, og det er altsaa en Beføstning og en ikke ringe Beføstning, idet den daglige Drift bliver 4,000 Fod længere. Men det ærede Medlem har maaste overset en Ting, og det er, at man beholder Helsingørs Havn og faar en ny Havn ved Grønnehavn, saa at man i dette Tilfælde faar blandt Andet en dobbelt Toldstation ved Helsingør og adskillige flere Ting dobbelt, naar man baaede skal have Havn og Dampfærgehavn. I det Tilfælde maatte man, naar man beholdt Helsingørs Station, tillige have en Vilstation ved Grønnehavn, og en Løsning i den Retning er ikke umulig, men det er den fletteste af alle. Nu siger det ærede Medlem, om jeg forstod ham ret, at Banen kan føres direkte fra Helsingørs nuværende Station og ned til Grønnehavn; men det tror jeg ikke. Jeg har Grund til ikke at tro det, idet jeg nemlig har ladet Spørgsmaalet nøiagtig undersøge. Jeg tror, at Forbindelsen skal føres i en Bue uden omkring Kirkegaarden, og det er vel 3 à 4,000 Fod Banen derved bliver længere. Det kan selvfølgelig gjøres, og naar det saaledes blot bliver en Havnbane, behøver man ikke at have samme Stigning, som paa Hovedbanen. (N. Andersen: Jo, det kan man). Nei! det kan man ikke have ved en Differentials af 40 Fod... (N. Andersen: Paa 4,000 Fod?) Nei, det er ikke 4,000 Fod, men det er nu det samme. At gennemføre den lige, kan der efter min Mening ikke være Tale om. Men der er en Omstændighed, som ikke maa glemmes, og det er, at Helsingørs Station er ubrugelig, som den nu er, det kan ikke nytte, at vi blive ved at holde den Person- og Godsstation ved Helsingør, fordi der ikke er tilstrækkelig Plads til at vride og vende sig. Der er ikke Plads til at omordne Togene; derfor maa man af med Helsingørs Station, og saa maa man helst komme til en tilfredsstillende Ordning i Stedet for at løppe paa den nuværende, hvilket vil være meget kostbart, som det ærede Medlem bemærkede, og lidet heldigt. En Station ved Grønnehavn og en Havn anser jeg for meget fordelrig for Helsingør, det ville de fleste i Helsingør være enige i. Nu kan det

ærede Medlem sige, som det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg) var inde paa: Men hvorfor var Helsingør Station fra først anlagt saa kneben? Man kunde ogsaa sige, hvorfor ere forskellige Forhold paa Nordbanen blevne anderledes, end de burde være, f. Ex. Stigningsforholdene? Hvorfor ere forskellige andre Forhold paa Landstationerne paa Nordbanen blevne, som de ere, saa at Niveauporene ere for korte, og, som jeg har paavist, paa adskillige Landstationer saa korte, at Tog af den nuværende Længde af 8 à 900 Fod ikke kunne holde i Niveau, men at de maa hænges enten paa den ene eller paa den anden Ende? Det er, fordi man i 1863, altsaa for 25 Aar siden, da man gik til Anlægget af denne Bane, ikke havde Tro paa, at den vilde blive af nogen Betydning, og derfor har man økonomiseret i høi Grad. Der er sikkert Ingen af dem, der anlagde denne Bane i sin Tid, der tænkte sig, at Helsingør Station ikke skulde være rundelig for mange Tider og maaste for bestandig. Imidlertid har det vist sig, at den ikke er det mere. Det var Antagelsen dengang, den nordjøellandske Bane blev anlagt, at Godstransport vil der ikke blive Tale om. Det er blevet mig sagt af Jøll, der have været med i den Tid, at derfor var man ikke betænkelig ved Stigningsforholdene. Det Modsatte har imidlertid vist sig i høi Grad. Man har dengang ikke forudset, at Forholdene vilde udvikle sig, som det er sket, og det gjælder om ikke saa Anlæg paa Sjælland. Det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds nævner Slagelse Station. Hvis det ærede Medlem vil se, hvorledes man i sin Tid traf Hovedbanelinien paa Sjælland, og hvis det ærede Medlem vil se, hvorledes man i sin Tid traf Vestbanen paa Sjælland, vil man se, at man undgik at gaa ind til Bjerne. Det er en Opfattelse, som vi nu finde høist mærkbar, og Eftertiden har maattet raade God derpaa, men det var Opfattelsen dengang. Jeg benægter heller ikke, at der kan have været større Økonomi i visse Retninger i Anlægene, men ogsaa kun i visse Retninger; thi paa Baneløbet er det ingenlunde Tilfældet; det er anlagt yderst solidt. Man har hadt Die for, hvor økonomisk gunstigt det kan være for Driften at gaa til ringe Stigningsforhold og at have gode Skinner, men ellers er der anvendt en Økonomi, der stiller sig fra den, der anvendes paa Statsbanerne. Det kan derfor ikke undgaa, at vi i visse Retninger maa søge at raade God paa dette Forhold. Jeg tror, man har fundet det Rigtige her ved at