

Forholdet fra første Jærd af været ved Helsingør Station. Det turde vistnok være temmelig enestaaende, at man, naar man f. Ex. anlægger en Jernbane og lader den ende ved en Søfjæstads med et betydeligt Havneanlæg, saa lægger Endestationen i en Høide af 40 Fod over Havsladen, saaledes som jo Tilfældet er i Helsingør. Hvis man derfor vilde foretage en Sammenligning mellem de Udgifter i Lovforslaget, som udelukkende skyldes Forøgelsen af Trafikken, og altsaa høre til de Udgifter, man maatte kunne faae med at gjøre ved enhver Jernbane, naar man skal forbedre den, om end Banen fra første Jærd af er anlagt med tilhørlig Forsynlighed, og de Udgifter, der gaa ud paa at redressere den mindre Forsynlighed, der er udvist ved denne Banes første Anlæg, vil man vistnok komme til det Resultat, at de sidste ere de største. Naar man saaledes ser paa Omkostningerne ved Flytningen af Helsingør Station, som jo høre til de Udgifter, som maa siges at kunne skrives paa den forøgede Trafiks Konto, gjælder dette nærmest dog kun Udgifterne til en stor Stationsbygning, en Udvidelse, som jo maatte finde Sted, selv om man vilde blive staaende ved Stationens nuværende Beliggenhed, medens derimod de øvrige Udgifter, der vedrøre Forlægningerne, særlig Forlægningen af den halve Mil Jernbane, udelukkende skrives sig fra, at man har lagt Jernbanestationen paa et i høi Grad uegnet Sted, er der næppe nogen Tvivl om, at Udgifterne nu vilde blive større, end de vilde være blevne, hvis man fra Begyndelsen havde havt for Øie at føre Jernbanen til Havet, navnlig til Havnen. Noget lignende er tilfældet med den anden Klasse af Udgifter. Ganste vist høre en stor Del af dem til de Beføstninger, som naturligen følge med den forøgede Trafik, særlig Udgifterne til det dobbelte Spor, ligesom ogsaa Udgifterne til Udvidelse af Jernbanestationerne, men andre betydelige Udgifter maa atter føres tilbage til Jernbanens første Anlæg. Seg skal saaledes henvise til, at det er oplyst, at den horisontale Jernbanelinie ved Øjentofte Station kun udgjør 1,000 Fod, og at man, for at bringe den op til 1,900 Fod, vil være nødt til, samtidig med at man opbryder og om lægger Skinnesporene, at foretage en Afgravning paa 3½ Fod paa en længere Strækning ved denne Station. Ved Lyngh Station, hvor der er saa stor Trafik, udgjør den horisontale Flade kun 800 Fod, og det er oplyst, at det, som Forholdet stiller sig der, er temmelig ugjørligt at tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning, medmindre man forlægger Stationen og dermed

ogsaa foretager en Forlægning af en Del af Banen. Det er derfor ønskeligt, at en stor Del af disse Udgifter maa betragtes som ekstraordinære og skyldes den mindre Forsynlighed ved Banens første Anlæg. Naar der nu spørges, om man siden man nu en Gang har denne Jernbane, som den er, bør foretage disse Foranstaltninger og belaste Statskassen med disse store Udgifter, har Udvalgets Flertal ikke været i Tvivl om, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende. Hvad angaar Strækningen Hellerup—Holte, kunne vi ganste henholde os til Motiverne. Det oplyses der, at Trafikken er tagen i den Grad til, navnlig om Sommeren, at man har saa mange Tog, at et Dobbeltspor er nødvendigt for at man kan kjøre med fornøden Sikkerhed paa Banen. Forholdene ere ofte om Sommeren saaledes, at der med korte Mellemrum maa sendes det ene Tog afsted efter det andet, og, som Motiverne paavise, vil, hvis man ikke har Dobbeltspor, baade Trafikken og Sikkerheden kunne lide Afbræk. Og hvad Forholdene ved Stationerne angaar, ere de af den Bestaaenhed, at Jernbanebestyrelsen ikke tør indestaa for, at der, selv med Anvendelse af al behørig Paapaselighed, ikke kan indtræde Ulykkestilfælde, som kunne blive meget betydelige. Det forekommer, derfor Flertallet, at man med disse Oplysninger for Øie ikke kan forsvare at fraraade at vedtage Lovforslaget, saaledes at Rigsdagen altsaa skulde tage Ansvaret paa sig, hvis Trafikken ikke mere kunde gaa med samme Sikkerhed som hidtil. Der er rigtignok fra Mindretallets Side fremkommet en Indvending herimod, idet det har sagt: „Ja, men saafremt man faar Ryfibanen langs Drefund, saaledes at Trafikken mellem Kjøbenhavn og Helsingør bliver delt, ville de Grunde, som nu ere til Stede, for at foretage den foreslaaede Forandring paa Jernbanestrækningen Hellerup—Holte, falde bort, idet Trafikken paa Strækningen Hellerup—Holte da ikke bliver større, end at man vil kunne beholde Alt i den nuværende Tilstand.“ Derfor mener Mindretallet, at man maa behandle Spørgsmaalet om disse Foranstaltninger i Forbindelse med Spørgsmaalet om et eventuelt Anlæg af en Ryfibanen. Seg kan imidlertid ikke skjønne Andet, end at denne Betragtning ikke holder Stil. Det kan selvfølgelig ikke benægtes, at naar der er en Ryfibanen, vil en Del af den Trafik, som nu falder paa Strækningen til Holte, komme til at gaa ad Ryfibanen, altsaa formodentlig dreie af ved Hellerup, men denne Trafik er i Dieblisset ikke saa særdeles stor. Det er kun den Del af Trafikken, som gaar til Helsingør, dels den gennemgaaende, som ganste