

vist ikke endnu er synderlig stor, men som ventes i Tidens Løb at ville blive betydelig større, og dels den lokale Helsingørstrafik. Al den Trafik, som berører de mellemliggende Jernbanestationer lige op til Fredensborg, vil selvfølgelig vedblive at gaa ad denne Bane, og til denne Trafik hører hele Sommertrafikken, altsaa den Trafik, som foranlediges ved, at en stor Del Næringsdrivende fra Kjøbenhavn for sig selv og Familie søge Bolig udenfor Kjøbenhavn langs denne Bane til Lyngby og Nord derfor. Det er denne Trafik, som nødvendiggjør disse her omhandlede Foranstaltninger. Gil der Noget bort af den samlede Trafik til Rystbanen, tør det antages, at det ikke vilde være Mere, end at i Løbet af et Par Aar den lokale Trafik paa, hvad jeg vil kalde Hillerød-Fredensborg Banen, vilde blive den samme som nu. Jeg tror altsaa ikke, at der kan tillægges denne Betragtning, som det ærede Mindretal har opstillet, nogen væsentlig Betydning. Hvad angaar Forlægningen af Helsingør Station til Helsingør Havn, en meget kostbar Foranstaltning, kan der ikke være nogen Tvivl om, at efterhaanden som Banetrafikken tager til, maa man en Gang komme til denne Flytning. Man kan ikke i Længden blive staaende ved det Surrogat, man har faaet i en meget uheldig Bane, der under ugunstige Forhold fører fra Jernbanestationen ca. 40 Fod ned til Havnen. Man kunde sige: „Ja, men om denne Flytning kommer i Løbet af et Aars Tid eller to eller tre, ligger der ingen Begt paa,“ og ganske i Almindelighed lader det sig ogsaa sige, at det ikke bestemt kan afgjøres, naar Forandringen skal foregaa. Men der er efter Flertallets Mening en særlig Grund til at foretage Flytningen nu, og det er Hensynet til de svenske Trafikforhold og den gennemgaaende Trafik. Det vil være Alle bekendt, at der i Sverig er foretaget forskellige betydelige Jernbaneanlægg, som ere egnede til at føre Trafikken derfra over paa Udlandet og give denne en noget anden Retning end hidtil. Navnlig er det meget sandsynligt, at Trafikken paa Udlandet vil kunne ledes fra Helsingborg til Helsingør, men nødvendigt er det ikke; der er andre Veie, hvor den svenske Trafik helt oppe fra den nordlige Del af Landet kan føres til Udlandet. Vil man altsaa søge at paavirke en saadan Trafik og give den en bestemt Retning, bør man ikke vige tilbage, og skal man lede den over Helsingborg-Helsingør, er det vigtigt ikke at opstaae de nødvendige Foranstaltninger i saa Henseende. Dette er da Grunden til, at vi have ment at burde tilraade Stationens Flytning. Mindretallet

har ogsaa paa dette Punkt gjort en Indvending mod at tage en endelig Beslutning. I Forbindelse med Forslaget om disse Forandringer staar jo Forslaget om af Hensyn til Trafikken med Sverig at foretage de forberedende Skridt for at faae en Dampfærgforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Men, siger man, det er ikke aldeles sikkert, at man vil kunne blive staaende ved det Forslag, som findes i Lovforslaget, nemlig at indrette et Dampfærgeleie inde i Helsingørs Havn. Forholdet kan stille sig saaledes, at det bliver nødvendigt senere at indrette en Dampfærgehavn et andet Sted, Nord eller Syd for Kronborg. Gjør man det, og har man flyttet Jernbanestationen ned til Helsingørs Havn, er man udsat for atter at blive nødt til at foretage en kostbar Flytning. Jeg vil nu bemærke, at der efter min Mening ikke let vil blive Tale om at lægge Dampfærgehavnen Nord for Kronborg: Naar man en Gang har Jernbanestationen ved Helsingørs Havn, vil ogsaa Dampfærgehavnen upaatvivelig komme til at ligge i Nærheden deraf. Men derimod kan det godt være, at der i Tidernes Løb kunde blive Spørgsmaal om at anlægge en særskilt Dampfærgehavn Syd for Havnen. Jeg tror det nu ikke, men lad os forudsætte, at Spørgsmaalet en Gang vil komme frem, efter at man har vedtaget Loven her. Lad os forudsætte, at der i Tiden vil blive Tale om 4, 5 eller 600 Men sjdligere at lægge en Dampfærgehavn, saa tror jeg dog ikke, at det kan tillægges nogen væsentlig Betydning med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt man handler rigtigt i at lægge Jernbanestationen paa det foreslaaede Sted. Hvorvidt det overhovedet lader sig gjøre at lægge en Jernbanestation saaledes ved Siden af en Dampfærgehavn, at et Tog kan kjøre op for paa den ene Side at aflevere Personer og Gods til Dampfærgeren og til den anden Side aflevere, hvad der vedrører den lokale Trafik, eller saaledes, at Tog fra den ene Side opsamle den gennemgaaende Trafik og fra den anden Side den lokale, har jeg ikke nogen begrundet Mening om; men at en saadan Ordning ikke er nødvendig af Hensyn til Trafikken og særlig af Hensyn til dens Hurtighed, tror jeg er temmelig klart. Jeg vil henvise til Forholdene ved Korsør og Nyborg, hvor netop begge Steder Dampfærgehavnen ligger nogle Hundrede Men fra Jernbanestationen, og dog er der ikke Noget, som kan paavise, at det medfører et eneste Minuts Forsinkelte med Hensyn til den hurtige Befordring af den gennemgaaende Trafik. Paa begge Steder er Fremgangsmaaden den, at enten