

forflag, som bevilgede til Flytning af Helsingør's Banegaard et Beløb af 1,762,500 Kr., et Beløb, der var saa rigeligt, at der fornuftigvis ikke ret kan være Tale om, at dette Beløb nu skulde behøve at forøges, fordi der kommer en Trafik til, som allerede dengang var paatænt og taget med i Beregning. Ærede Medlemmer ville erindre, at ved Forhandlingen om Flytning af Helsingør's Banegaard i Fjor, var dette Baneanlæg allerede stillet i Udsigt paa en saadan Maade, at man kunde være sikker paa, at det vilde komme, og den vedkommende Flytning af Helsingør's Banegaard var tildels motiveret ved, at den skulde sættes i Stand til paa fyldestgjørende Maade at optage Trafikken fra en Rytbane, saa jeg kan ikke tænke mig, at det nu skulde være nødvendigt at forøge det i Forveien overordentlig rigelige Beløb, der er bevilliget til denne Flytning.

Det andet Beløb 320,000 Kr. paa Ændringsforflag Nr. 3 refererer sig, som ærede Medlemmer ville se, til Driftsmaterielkontoen. Det, vi her tænke os som den effektive Udgift til Anskaffelse af Driftsmateriel, vil let ses at blive noget nær niagtig 100,000 Kr. pr. Mil af Banens Driftslængde. Denne maa nemlig ikke regnes fra Klampenborg til Helsingør, men fra Kjøbenhavn til Helsingør. Der er foreslaaet anvendt til Anskaffelse af Driftsmateriel en Sum af 920,000 Kr., og vi foreslaa dette Beløb nedsat med 320,000 Kr. altsaa til 600,000 Kr., som fordelt paa den 6 Mil lange Bane giver 100,000 Kr. pr. Mil. Denne Nedsættelse er der vistnok næppe nogen Betænkelighed ved. Det er jo indlysende, at en Bane som denne af 6 Mils Længde, der ikke har til Hensigt at optage den nu tilstedeværende store Persontrafik paa Klampenborg Banen, der vil komme til at gaa uafhængig af dette, næppe vil kunne tænkes at faae Brug f. Ex. for 10 Lokomotiver, deraf 8 almindelige og 2 Rangeringsmaskiner. Hvad disse sidste skulle bruges til paa denne Bane, kan jeg slet ikke tænke mig; paa denne Bane er Rangeringen meget let; thi at rangere Personvogne er noget ganske Andet end at rangere en stor Godsstrafik. Her behøves de sikkert ikke. Ligesaa lidt kan jeg tænke mig, at der paa denne Bane skulde behøves 40 aabne og lukkede Godsvoogne. Den Godsstrafik her vil komme, vil vist være ganske forvindende, medmindre man vil tvinge den fra den nuværende Nordbane over paa denne Bane, og det antager jeg ikke er Hensigten, da det ikke vil være fornuftigt at belejre denne Bane med hynderlig Godsstrafik, som kunde blive til Hinder for en heldig Ordning af Persontrafikken. Jeg tror saaledes at turde

tilraade det høie Thing at stemme for de anførte Ændringsforflag under Nr. 2 og 3.

Berg: Det Ændringsforflag, jeg har stillet til denne Sag, som forøvrigt ligesaa godt kunde komme til 3die Behandling som til 2den, gaar ud paa, som man vil se, hvis man overhovedet har Tid til at læse det, at vedkommende Egn, der har jærlig Interesse af denne Bane, skal tilskyde 10 Procent af Anlægssummen, saavel altsaa til Baneanlægget som til Bygningerne, Baneanlægget foranlediger, og til det projekterede nye Materiel, og foruden disse 10 Procent endvidere Halvdelen af Expropriationsudgifterne. Der er reist den Indvending mod, at Egnen skulde tilskyde til denne Bane, at den forventedes at ville betale sig. Det forekommer mig dog ikke at være nogen plausibel Grund til ikke at paalægge Tilskud. Thi for det Første kan denne Forventning jo undlade at gaa i Opfyldelse, for det Andet er Spørgsmaalet, hvorpaa grunder man denne Forventning? Man grunder den paa, at den betaler sig efter den Norm, som det ærede Medlem fra Bestyrelsen (N. Andersen) i Gaar fremsatte, saaledes at den ogsaa derigjennem dækker Nedgangen for den nuværende Statsbane i denne Egn, som den vil foranledige; thi ellers kan man ikke sige, den dækker sig overfor Statskassen. Men selv om denne Forventning skulde gaa i Opfyldelse, kan jeg ikke se, at denne Fordring om at disse Egne skulde tilskyde Noget til Anlægget, dermed er ubesøiet. Vi have i foregaaende Aar havt, og vedtog i Fjor en Lov om Anlæg af en Bane mellem Slagelse og Næstved med en Sidebane til Skjelsfjor. Det var da tilvisse en Statsbane mindst i samme Forstand som denne; thi den fritog Befolkningen og Godset for at tage om ad Roskilde til Næstved, altsaa fritog dem for ca. 11 Mils længere Rørsel. Man har jo ogsaa Formening om, at den maaste endogsaa plus Sidebanen skulde kunne forrente sig, hvis vi tage det indirekte Tab, som Banen over Roskilde vilde foranledige. Men desuagtet paalagde man disse Egne 40,000 Kr. pr. Mil. Af hvad Grund? Fordi man mente, at naar man overhovedet forlangte at lette Statskassen dens Byrder ved Anlæg af Jernbaner, saa skulde det herefter være Skik, at naar man anlagde en Bane, kom det ikke an paa, om Regjeringen fandt paa at kalde den Statsbane eller Ikke-Statsbane, saa skulde der ydes et vist Bidrag til Vættelse for Statskassen, for at den saa meget lettere kunde komme andre Egne i Møde med Anlæg, som Regjeringen maaste var mindre