

Indenrigsminister ført igjennem, til Sorg blandt Andre for mig; jeg tror nemlig, den er overflødig. Jeg veed ikke noget Sted i Sylland, hvor man med Grund kan tale om jernbanetomme Num. Man kunde saa ogsaa tale om jernbanetomme Num mellem Jorden og Maanen. Derimod er jeg den ærede Minister meget taknemlig for nærværende Lovforslag. Jeg har ikke kunnet begribe den Modstand, der i mange Aar har været mod en direkte Kystbane mellem Helsingør og Kjøbenhavn. Jeg kan derfor kun med uheldt Glæde hilse Forslagets Fremkomst, og naar tidligere Talere have udtalt deres Forbauselse over, at Banen skal gaa lige til Helsingør, efter hvad der passerede i Fjor, saa maa jeg sige, at jeg vilde have været høilig forbauset, om den ærede Indenrigsminister ikke netop efter, hvad der passerede i Fjor, var kommen med et Lovforslag omtrent af samme Indhold som det foreliggende. Vi gik jo dengang til Omlægning af Helsingør Station og til Færgehavnen i Forventning om, at der skulde komme en Kystbane snarest mulig dertil, og saavidt jeg erindrer, lovede den ærede Minister om mulig at komme med den i Aar. Lovforslaget har derfor ikke været mig i mindste Naade overraskende. — Man har spurgt om, hvortil Banen skal bruges, og sagt, at til den gennemgaaende Trafik behøves den ikke, da der er tilstrækkelig Plads til den paa Nordbanen, og Togene gaa hurtig nok. Det forbauser mig, at en saadan Yttring fremsættes i Aar; thi det blev oplyst for Udvalget i Fjor, at det kun var med ganske smaa Tog og med stort Besvær, at man kan kjøre paa 1 Time 20 Minuter fra Helsingør til Kjøbenhavn, og at man helst vil være fri for saa stor Hastighed paa Grund af denne Banes hele Bygningssmaade, idet den ikke egner sig til denne Art. Naar man nu har den Tro og det Haab til den gennemgaaende Trafik fra Sverige, som andsthinget i Fjor viste, at det havde, foreommer det mig naturligt, at man ogsaa byder Sverige den Fordel at kjøre hurtigst mulig, naar det kan ske uden væsentligt Tab for den danske Statskasse. Et æret Medlem sagde ogsaa, at Materiellet paa Nordbanen var saa slet, at man ikke kunde byde Svenskerne at kjøre paa denne Bane, saa det er jo ogsaa heldigt, at der her er foreslaaet for 900,000 Kr. nyt Materiel, og jeg skal tilføie til det ærede Medlems Bemærkninger, at det egentlig har forbauset mig, at man ikke har forlangt Mere end 900,000 Kr., thi det tror jeg nok er akkurat det Beløb, man ellers bruger pr. Banemil. Jeg tænker nemlig ikke rettere, end at denne Bane efter det Op-land, den skal betjene, vil fordre meget mere

Materiel end ellers pr. Banemil, thi Persontrafikken maa dog antages at blive meget væsentlig større i alt Fald til Kungsted-Nivaa, end ellers i Almindelighed kan antages. Naar man ser den Kystbane, der er hele Sommeren igjennem fra Kjøbenhavn til Klampenborg og videre nordpaa, kan man ikke benægte, at alle de, der bo nord for Klampenborg, i høt Grad have savnet bedre Samfærdselsmidler. Vel have de Drefundsdamperne, men i daarlige Veir er det ikke saa meget rart at anløbe de Broer, og man skal jo i alt Fald fra Broerne ind til Land, og det er dog meget bekvemmere at blive kjørt til sin Dør. — En Ubegagelighed ved Anlægget er, at det skal føres gjennem Dyrehaven, og navnlig gjorde det mig ondt for nogle Grantræer ved Klampenborg, men saaledes som Lovforslaget er forelagt, efter hvad der siges i Motiverne, bliver det kun en ganske ringe Skade, der forvoldes Dyrehaven i det Hele taget.

Jeg er saaledes en ubetinget Tilhænger af, at Jernbanen føres direkte til Helsingør, saavel af Hensyn til den gennemgaaende som til den lokale Trafik. Dog kan jeg ikke ret begribe, hvorfor man ikke fører Dobbeltsporet lige til Helsingør strax, thi naar man har foretaget hele Jordarbejdet, hele Expropriationen, og har lagt den ene Skinne, bliver det et forsvindende Beløb, der medgaaer til at lægge det andet Spor fra Kungsted strax, og man vil da have den Fordel, at man kan lade Togene gaa lige fra Helsingør til Kjøbenhavn paa det ene Spor, og den ombendte Bei paa det andet Spor, ligesom man gjør paa Banen Kjøbenhavn—Roskilde. Jeg antager, at det paa en Bane, der benyttes saa meget, vil betyde en meget større Sikkerhed end ellers.

Hvad nu angaar § 5, der væsentlig har givet Anledning til, at jeg har forlangt Ordet, maa jeg sige, at jeg giver ogsaa denne Paragraf min fuldstændige Tilslutning. Det forekommer unegtelig mig, at naar vi, som paavist i Motiverne, have i det der angivne Tidrum brugt omtrent 7½ Mill. Kr. om Aaret til Jernbanebygning, er det en haard Byrde, der lægges paa Nutidens Statteborgere til Fordel for Fremtidens. Det er meget muligt, at Fremtiden ogsaa vil gjøre sine Krav gjældende, men der fordres saa meget af Nutiden i penultær Henseende, at det vilde forekomme mig forsvaret og rigtigst at tage Noget af Byrden fra Nutiden og lægge den over paa Eftertiden. Desuden gjøres der jo saa stærke Krav til Statskassen, at jeg ikke ser, at den Kassebeholdning, der i dette Øieblik er tilstede, er saa overmaade stor, at man af Hensyn til den skulde undlade at gaa ind