

vel næsten uoverkommelig; derfor skal man helst gjøre det nu. Vil man stoppe med dette Jernbaneanlæg ved Kungsted, vil det være til overmaade stor Skade for Helsingør Bn. Det veier maaste ikke synderlig i Vægt-  
skaalen, men dog har Lovgivningsmagten mange Gange vist, at den har taget Hensyn til hellingørste Forhold, og jeg antager heller ikke, at man her vil stride til at foretage et Anlæg, som vilde være absolut stadeliat for Bnen. Støpper Banen nemlig ved Kungsted, er det klart, at den vil trække det Odland, eller en stor Del af det Odland til sig og til Kjøbenhavn, som ligger mellem Kungsted og Helsingør. Derjom Banen ikke føres igjennem, vil den saaledes absolut være til meget stor Skade for Helsingør. Saa vilde Afhavnet af hele denne Bane for Helsingør have mindre Betydning, end hvis den kun føres til Kungsted. Endelig tror jeg, at naar man i de forgangne Aar og senest ved Loven om Helsingør Jernbanestations Placering i Tjør er bleven enig om at anvende et saa betydeligt Beløb, saa var det af Hensyn til den gjennemgaaende Trafik. Man kan ikke, som det fra anden Side er blevet sagt, bestyde den høitærede Minister for at have været særlig ivrig i denne Sag, og i alt Fald kan man ikke betegne Lovens Fremkomst nu som noget særdeles presserende Hastværksarbejde. Thi vi have jo ganske rolig ventet, indtil Gøteborg-Banen eller Banen fra Helsingborg til Kristiania er bygget færdig. Det havde vist slet ikke været for tidligt, om begge Baner kunde have været aabnede paa samme Tid, men denne Bane kan jo komme tidlig nok endnu. Færganeanlægget i Helsingborg Havn er ikke videre fremskredet, end at det vil kunne komme til at passe ind i Forholdene her. Det forekommer mig saaledes ikke, at man kan forestætte den høitærede Minister, at der ved denne Sag fra hans Side er gjort Noget, som man kunde laste, fordi det kom for hurtigt. Tværtimod tror jeg, at den er fremmet med al mulig Hensyntagen til de foreliggende Forhold, og jeg kan heller ikke Andet end påskjønne, at man har overvundet de Hindringer, som være til Hinder for Banens Gjennemførelse.

Naar der er forlangt 35,000 Kr. til Helsingør Banegaards Udvidelse, ser det ganske vist noget mærkeligt ud, men det Mærkelige falder en Del bort, naar man veed, som jeg tror at vide, at disse 35,000 Kr. alene ere til yderligere Stimmeligning ved Helsingør Banegaard. Det er ikke Banegaardsbygningerne eller Banegaardslegemet, men Sporene, som skulle forøges, og det er altsaa en Udgift, man selvfølgelig

ikke havde Grund til at afholde, før det nye Baneanlæg blev ført derind. — Derimod tror jeg nok — i alt Fald staar det saaledes for mig — at det vilde være ret rimeligt, om man gjennemførte Dobbeltsporet med det Samme. Jeg tror ikke, det vil være ret mange Aar, før man vil komme til at gennemføre det; Udgifterne ville ganske vist formodentlig ikke blive synderlig forøgede ved at udføre det paa et senere Trin, og man vil jo ogsaa være hente af Kapitalen i disse Aar, men Sikkerheden paa denne Bane vil blive ganske betydelig forøget ved to Spor, fremfor ved eet. Der vil rimeligvis, det er naturligt, blive stillet større Krav til hurtige Tog, og jo hurtigere et Tog skal frem, desto vigtigere er det at have to Spor, ellers skal Toget absolut holde paa Stationen og vente paa det modgaaende Tog for at undgaa Sammentød. I den Henseende skulde jeg derfor sætte megen Pris paa, om den høitærede Indenrigsminister vilde gaa ind paa at lægge Dobbeltspor hele Veien med det Samme. Anlægget bliver udført. — Hvad Banegaardsforholdene her ved Kjøbenhavn angaar, skal jeg villig indrømme, at det er en i høj Grad tarvelig Banegaard, der er anvist Nordbanen. Jeg kan imidlertid ikke betragte den som Andet end som en ganske midlertidig Banegaard, som venter paa store Forandringer her inde, og det er det Gnefte, der vilde gjøre mig noget ondt, om man ved at anvende 100,000 Kr. paa denne Banegaard, maaste skulde forhale en hel ny bedre Ordning end den, der er; men paa den anden Side kan det jo være nødvendigt, og den Ting maa man børe sig for.

Med Hensyn til § 5 skal jeg sige, at det tiltaler mig i meget høj Grad, at Kapitalen tilveiebringes ved Laan. Jeg har længe set med en vis Frygt paa, at man ved at bygge Baner for Statskassens Regning har benyttet Kapitalen i saa gode Tider som de nuværende, hvor det er let at stifte billige Laan, medens man kunde komme til i senere Tider at maatte stifte dyrere Laan, naar en eller anden større Kalamitet træffer Staten, vil det være vanstueligt at faae saa billige Laan som nu. Derimod vil jeg gjerne slutte mig til den udvalgte Tante, at disse Obligationer blive benævnte Jernbaneobligationer, og at de blive amortiserede i en vis Tid, saaledes at det bliver et Foretogende, der staar for sig selv og paa den Maade vil vise Veien for andre lignende Anlæg, hvor man kunde benytte samme Methode.

**Orden:** Der er kun en enkelt Bestemmelse i dette Lovforslag, hvorpaa jeg ønsker at henlede det eventuelle Udvalgs Op-