

det kan betale sig at anvende de meget betydelige Udgifter, som man af Hensyn til den vil stride til. — Endelig har man anført som det tredje Argument, at man har en Bane, som kan optage denne gennemgaaende Trafik, nemlig den nuværende Bane over Frederiksborg til Helsingør. Fra anden Side indvender man herimod, at den nuværende Helsingørsbane allerede er saa stærk optagen af den lokale Trafik, at der ikke, saaledes som Forholdene nu stille sig, er Plads til nogen væsentlig gennemgaaende Trafik; endvidere, at Nordbanen, som bejendit, i flere Henseender er mindre heldig anlagt, idet den har store Stigninger og skarpe Kurver, hvad der ikke vil være heldigt for den gennemgaaende Trafik, og endelig, at denne Bane er 2 Mil længere, end en Kystbane vil blive, og derfor vil gjøre den gennemgaaende Trafik langsommere. Dertil bemærkes imidlertid fra den førstnævnte Side, dels, at man vil være i Stand til ved at foretage Forandringer paa Banen, ved at forandre Kurver og lænke Niveauet paa sine Steder at gjøre den bedre skikket til at modtage den gennemgaaende Trafik, dels, at den større Længde kun dreier sig om 2 Mil, og at den nye Bane kun vil give en Besparelse i Tid af omtrent en Snæs Minuter, et Moment, som man ikke kan tillægge nogen meget stor Betydning, saa meget mindre som man i saa Fald vilde komme til langt videre rækkende Spørgsmaal; der kunde saa f. Ex. ogsaa spørges, om man ikke af Hensyn til den gennemgaaende Trafik, for at vinde andre 20 Minuter, burde anlægge en Bane fra Kjøbenhavn til Rjøge, ligesom ogsaa, om man ikke burde anlægge en Bro fra Masnedø til Falster. Disse forskjellige Raisonnementer have været gjorte til Gjenstand for Drøftelse i Udvalget, men naar vi ikke destomindre ere komne til det Resultat, at vi tilraade det hvide Thing at vedtage Regjeringsforlaget, har det spillet en ikke uvæsentlig Rolle, at der dog vistnok ikke kan være Tale om ved at gaa den anden Vej, at naae nogen betydelig Besparelse i den forholdsvis store Sum, som dette Jernbaneanlæg vil koste. Under Forhandlingerne issor angaaende Lovforlaget om Forandringerne paa den nordsjællandske Bane blev det ved den Del af Forlaget, som angik Forlæggelsen af den sidste halve Mil nærmest Helsingør, besluttet, at den burde foretages saaledes, at man derved holdt Spørgsmaalet om en Kystbane fra Helsingør aabent. Det bestemte saaledes, at der skulde exproprieres til et Dobbeltspor, og at Baneanlægget og Wiadukter skulde anlægges med en dobbeltsporet Bane for Die-

Men naar man dengang gjorde dette Hensyn gjældende, maatte man ogsaa nu, hvis man vilde standse ved Kungsted, gjøre det, hvad der atter vilde føre til, at den største Del af den Sum, der her er Tale om, dog vilde gaa med til det mindre Jernbaneanlæg. Der kan saaledes ikke være nogen Tvivl om, at Jordarbejderne paa Strækningen fra Klampenborg forbi Dyrehaven vilde blive forholdsvis meget kostbarere af Hensyn til Dyrehaven. Det efter Forlaget projekterede Hegn mod Dyrehaven vil ogsaa medføre extraordinært store Udgifter; endvidere maatte der, af Hensyn til den lokale Trafik, ligesuldt lægges et Dobbeltspor til Kungsted, og hvad Stationerne angaar, vil det sees, at de store Udgifter falde foruden paa Kjøbenhavn og Klampenborg Stationer paa de Stationer, som ligge nærmest ved Klampenborg indtil Kungsted; de følgende Stationer nordpaa forde forholdsvis maa Udgifter; derhos vilde Udgifterne til Driftsmateriel uopaatvibelig ikke blive meget mindre. Det kan derfor næppe betvivles, at det halve Stykke til Kungsted vil koste betydelig mere end det sidste halve Stykke fra Kungsted til Helsingør, hvor meget mere, kan jeg ikke bestemt sige; men naar man vil sige, at det første Stykke vil tage $\frac{2}{3}$ af Udgifterne, vil det næppe være for meget sagt, og Udgiftsbesparelsen vil altsaa ikke være saa stor, som det ved første Diekast synes. Naar man saa af Hensyn til den gennemgaaende Trafik over Frederiksborg til Kjøbenhavn maatte foretage Forandringer ved den derværende Bane, er der vel ikke nogen Tvivl om, at man hurtig vilde komme ind paa Spørgsmaalet om et Dobbeltspor ogsaa ud over Nyholte, hvortil det nu skal føres, ligesom man jo fra Forhandlingerne i Fjor angaaende Lovforlaget om Forandringer i den nordsjællandske Bane veed, hvad det koster, naar man paa en anlagt Bane skal foretage Forandringer med Hensyn til Kurver, Niveau osv. Det turde derfor være Tilfældet, at Spørgsmaalet, om man skal standse ved Kungsted eller gaa til Helsingør, ikke har saa stor økonomisk Betydning, som det ved første Diekast kunde synes. Udvalget har derfor troet, at der, naar man nu efter de mange Aar skal lægge en Bane her, ikke er Andet at gjøre end at gaa til Helsingør. Vi have derfor overensstemmende med Regjeringens Opfattelse af Spørgsmaalet om Banens Betydning for den gennemgaaende Trafik ment at burde slutte os til det forelagte Forslag. Jeg skal dog ikke undlade at bemærke, at vi derved selvfølgelig lade ude af Betragtning ethvert Hensyn til mulige Konsekvenser, med Hensyn til hvad der yderligere maatte være at gjøre for den gennem-