Fire og tredivte Møde.

Fredagen den 21de Februar 1890, Kl. 1½.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

Formanden: Fra Indenrigsministeren har jeg modtaget Underretning om, at han ønsker her i Thinget at fremsætte:

Forslag til Lov om en forandret Affattelse af §§ 71 og 72 i Lov om Valgene til Rigsdagen af 12te Juli 1867.

Ministeren ønsker at fremsætte Lovforslaget, saa snart ske kan, og det vil jo kunne ske allerede ved dette Mødes Slutning. Jeg antager nemlig ikke, at vort Møde i Dag trækker saa længe ud, at det derved bliver umuligt.

Fra 4de kongevalgte Medlem, Kayser, har jeg modtaget en til Landsthinget, og for Resten ogsaa til Regjeringen, rettet Henvendelse, angaaende en mulig Koncession paa et større Landterrain til Anlæggelse af, som det hedder, en Fristad og en Frihavn. Det Modtagne vil efter det derom fremsatte Ønske blive afgivet til det Udvalg, der her i Thinget beskjæftiger sig med Lovforslaget om en Frihavn m. v.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbane fra Klampenborg til Helsingør.

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 3219 ff.)

Sagen sattes under Forhandling.

Koefoed: Naar jeg har bedt om Ordet i denne Sag, er det ikke for at komme ind paa et Spørgsmaal, som jo uden Tvivl vil frembyde sine Vanskeligheder med Hensyn til Sagens Gjennemførelse, nemlig Bestemmelsen § 5 angaaende Tilveiebringelsen af Midlerne til Anlæg af denne Bane. Jeg vil nærmest holde mig til selve Baneanlægget, eller, om jeg saa maa sige, den tekniske Side af Sagen. Dette Spørgsmaal om Anlægget af en Kystbane har jo gjentagne Gange været for. Der har under dets tidligere Behandlinger jævnlig været forudsat, at man som Udgangspunkt for en saadan Bane skulde vælge et Punkt paa den nuværende Nordbane, men jeg maa anse det for meget heldigt, at man nu har forladt dette, idet en saadan Bane jo dog nærmest vilde fremtræde som en Konkurrencebane til den nuværende Nordbane og miste de Fordele, som absolutfølge med en Kystbane, der fra Klampenborg gaar Nord paa, nemlig Fordelen af at være en egentlig Lystbane, saaledes som dens Karakter efter min Opfattelse nærmest bliver. Saaledes som Forslaget altsaa foreligger, nemlig som en Fortsættelse af Klampenborg-Banen langs Kysten til Helsingør, er det et Anlæg, der maa betegnes som meget betydeligt, der medfører en stor Udgift, en Udgift, der efter Motiverne løber op til 5 Mill. foruden de nødvendige Expropriationsudgifter. Jeg troer derfor, at det er ganske naturligt, at man nærmere undersøger, hvilken Nytte, hvilke Fordele man vilde drage af et saadant betydeligt Anlæg. Banen har som sine Endepunkter Kjøbenhavn og Helsingør. Den Trafik, man kan vente sig fra det ene Endepunkt, Helsingør, ind mod Kjøbenhavn, kan jeg ikke anse for at blive særdeles betydelig. Hvad angaar selve Trafiken fra Helsingør og nærmeste Opland, er der vistnok ikke Grund til at tage Hensyn til den, naar man allerede har en Bane fra Kjøbenhavn til Helsingør. Der kunde derfor, forekommer det mig, være Tale om at fordoble dette Anlæg, altsaa lægge en ny Bane, en ny Forbindelse mellem Helsingør og Kjøbenhavn, af Hensyn til den Trafik, der fra Helsingborg, fra Sverige—Norge altsaa, vilde føres over Helsingør til Kjøbenhavn. For mig har det aldrig rigtig kunnet gaa op, at man kunde gjøre Regning paa nogen stor Trafik paa