

betegnelse af den nye

den nye landskabs og landbrugs

Sire og tredivte Møde

af den nye og nye

Fredagen den 21de Februar 1890, Kl 1 1/2

den nye og nye

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 Balgene til Rigsdagen af 12te Juni 1867.

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

Fra 4de kongevalgte Medlem, Klæver, har jeg modtaget en til Landsthinget, og for Resten ogsaa til Regeringen, 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 bestaer af sig med Lovforslaget om en Frihavn m. v.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

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

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

Sagenfattes under Forhandling.

Roesved: Naar jeg har bedt om Ordet i denne Sag, er det ikke for at komme ind paa det Spørgsmaal, som jo i den Tid vil frembyde sine Vanskeligheder med Hensyn til Sagens Gjennemførelse; nemlig Bestemmelsen om, angaaende Tilvebringelsen 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 i gjentagne Gange været for. Der har under dets tidligere Behandlinger jævnlig været foresat, at man som Udgangspunkt for en saadan Bane skulde vælge et Punkt paa den nuværende Nordbanen, 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 Konturrentebane til den nuværende Nordbane og miste de Fordele, som absolut følger med en Kystbane, der fra Klampenborg gaar Nord paa, nemlig Fordelen af at være en egentlig Kystbane, saaledes, som dens Karakter efter min Opfattelse nærmest bliver. Saaledes, som Forslaget, altsaa, foreligger, nemlig som en Forsættelse 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 Appropriationsudgifter. Jeg tror 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 Trafikken fra Helsingør og nærmeste Omland, 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 Helsingør, 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