

denne Linie. Selv efter at den svenske Bestyrelse er gennemført, altjaa en Forbindelse gennem den er tilvebragt mellem Helsingborg og Norge, har jeg aldrig rigtig kunnet se eller tænke mig, at man ad den Vej skulde forøge Godstrafikken over Helsingør i nogen større Grad; i hvert Fald, selv om der skulde komme nogen Godstrafik ad denne Vej, maa jeg dog antage, at den nuværende Jernbaneforbindelse, Helsingør—Kjøbenhavn, der jo nu allerede er tojpoeret paa en Del af sin Længde, vil være fuldkommen tiltrækkelig til at tilfredsstille de Fordringer, der med Hensyn til Transporten af Godset med Rette kunne stilles. Af Hensyn til Persontrafikken fra Helsingør—Helsingborg osv. kan jeg heller ikke tro, at det kunde være nødvendigt at bygge en ny Bane, en ny Forbindelse, mellem Helsingør og Kjøbenhavn. Jeg maa antage, at den nuværende Forbindelse maa være nok, og jeg tror, at selv den nuværende Kjøreplan ikke umuliggjør, hvis det skulde være nødvendigt, at indlægge nye Tog for at tilfredsstille en forøget Persontrafik. Nu er det ganske vist — og det er jo ogsaa udtalt her i Bemærkningerne til Lovforslaget — at man ved den direkte Kystbane Klampenborg—Helsingør vilde vinde Noget ved den kortere Banelængde og derved atter ved den kortere Transporttid. Den nuværende Forbindelse Kjøbenhavn—Helsingør er omtrent 8 Mil, den ny Forbindelse vil blive 6 Mil. Der maa altjaa absolut kunne vindes Noget, og for Jernbaneforbindelserne har selvfølgelig den kortere Transport en vis Betydning. Der er en gammel Regel, som siger, at Tid er Penge; men jeg tror dog, at man let kan komme til at betale Pengene lidt dyrere, end Tiden er værd. Der er som sagt 8 Mil ad den nuværende Bane og 6 Mil ad den nye, og da vi for Diebløkket kjøre til Helsingør paa 1 Time og 20 Minuter, vilde man kunne spare en Snes Minuter ved at følge den nye i Stedet for den gamle Bane. Men jeg tør dog dristigt paastaa, at en Gevinst af disse 20 Minuter næppe kan bringe mange Menneker i Bestsverige og Norge til at tage over Helsingør, medens de ikke vilde gjøre det, naar de skulde bruge 20 Minuter mere til Rejsen, og at paa den anden Side disse 20 Minuter længere ikke vil afholde Noget fra at benytte den nuværende Forbindelsesbane Helsingør — Kjøbenhavn. Jeg tror derfor ikke, at det for den nuværende eller fremtidige Trafik over Helsingør—Kjøbenhavn virkelig skulde være nødvendigt at anlægge en ny Kystbane lige op til Helsingør. Ser man nemlig hen til det Oppland, der ligger syd for Helsingør, kan

man heller ikke tro, at man derfra virkelig skulde have nogen Trang til en ny Baneforbindelse med Kjøbenhavn. Denne Bane vil absolut blive en Konkurrencebane til den nuværende, og da man tillige langs hele Kysten jo har Forbindelse gennem Dresundsdamperne, kan man heller ikke paa nogen Maade tro, særlig ikke for Persontrafikens Bedkommende, at man vil føle Trang til for den nordlige Dels Bedkommende af denne Bane at faae en ny Forbindelse med Kjøbenhavn. Derimod maa jeg indrømme, at det vistnok vil være meget heldigt, og det ligger, om jeg saa maa sige, paa en Maade i Lusten, at se den sydlige Del af denne Bane forlænget, forlænget saaledes, som tidligere paatænkt, op til Kungsted og Hørsholm. Det vil blive en virkelig Lystbane, og igjennem den vil man faae en betydelig Trafik, hvad vi have en temmelig stor Sikkerhed for ved at se, hvorledes Forholdene ere paa den nuværende Klampenborgbane, der som Lystbane har en ganske overordentlig Trafik, og giver et ganske overordentlig betydeligt Driftsoverskud. Man kan ikke ganske bortse fra det hele Anlægs Kostbarhed, og hvis det altjaa var muligt, maatte man derfor hellere indskrænke dette Anlæg. Efter Bemærkningerne til Lovforslaget er Udgiften til denne Bane beregnet til at skulle udgjøre i Alt 5,020,000 Kr., det vil altjaa sige pr. Banemil mere end mellem 11 og 1200,000 Kr. Vi have endnu ikke her i Danmark set et Baneanlæg, der har medført saa store Udgifter. Den højeste Udgift pr. Banemil, der hidtil er betalt, har, tror jeg, ja, jeg tør sige det temmelig sikkert, ikke oversteget 900,000 Kr. Det her foreslaaede Anlæg er altjaa meget kostbart, og det vilde derfor være ønskeligt, om man kunde indskrænke Anlægget og derved ogsaa de deraf følgende Udgifter. Derfor maa jeg for mit Bedkommende meget anbefale, at man forkorter Anlægget og kun fører Kystbanen til Kungsted-Hørsholm-egnen. Der faar man, som sagt, Sikkerhed for, at det bliver en Lystbane, der vil faae overordentlig stor Trafik fra Kjøbenhavn og fra hele det store Antal Sommerbeboere, der ligge langs med Stranden. Jeg skal derfor, som sagt, anbefale, at det tages under nærmere Overveielse, om det ikke vilde være rigtigt at indskrænke Anlægget til en saadan delvis Kystbane.

Ved Siden af dette Forslag om saaledes at reducere Anlægget vil jeg tillade mig at anbefale, at man i en anden Retning gaar til en Forøgelse af det foreslaaede Jernbaneanlæg, idet jeg nemlig vil anbefale, at man tager under nærmere Overveielse, om det ikke vilde være rigtigt i Forbindelse med den nye