

Beboerne ikke anlægge Banen, fordi Staten selv vil, skønt de have tilbudt at gøre det paa egen Haand. Udvalget er ogsaa kommet til det Resultat, at det vil være meget rigtigt, at Staten anlægger den Bane.

Rydstbanen har jo været for her saa ofte, saa jeg i det væsentlige ikke behøver at gentage, hvad der i tidligere Tid er sagt derom. Jeg skal da kun gøre opmærksom paa, at Regeringsforslaget gaar ud paa, at Anlægget af Rydstbanen — Rydstbanen er omtrent $4\frac{1}{2}$ Mil lang — skulde koste 4,384,000 Kroner. Udvalget mente imidlertid, at der kunde spares paa forskellige Omraader, og henstillede til Ministeriet, om det ikke vilde gøre et Overflag over, hvad der kunde spares, og Ministeriet gik da ind derpaa og foreslog Besparelse paa forskellige Ting, paa Beklædningsmure, paa Skinner — paa Grund af lavere Priser —, paa Hegn, paa Helsingørs Station, paa Kjøbenhavns Station og paa Administration, tilsammen 343,000 Kr. Derved bliver den samlede Overlagssum nedsat til 4,041,000 Kr. Udvalget var imidlertid af den Mening, at der yderligere kunde spares paa Bygningerne, navnlig paa Grund af, at de væsentlig skulde finde Anvendelse til Sommertrafik, og Udvalget mente, at det, der af denne Vej kunde spares paa det hele, kunde anslaaes til 125,000 Kr., hvorom Udvalget altsaa gør Indstilling, saaledes at den samlede Sum derved vil blive reduceret til 3,916,000 Kr. Det er altsaa denne Bane, som Udvalget indstiller til det høje Ting. Siden denne Bane sidst har været for i Rigsdagen, er der imidlertid kommet nogle Momenter til, som det nok er værd at lægge Mærke til, og som jeg derfor nærmere skal omtale, og det er da navnlig den ganske overordentlige Forøgelse, som der er kommet i Trafikken ved Helsingør, siden Dampfærgesforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg er etableret. Denne Forøgelse har været ganske overordentlig. Selve Godstrafikken mellem Helsingør og Helsingborg er forøget 33 Gange, og Godstrafikken paa Helsingør Station er, naar man sammenligner Maanederne April — November 1891 med Maanederne April — November 1892, hvilket ogsaa var den Sammenligning, jeg gjorde, da jeg talte om Godstrafikken mellem Helsingør og Helsingborg, forøget over 183 Gange. Det er altsaa en ganske overordentlig Forøgelse, som der er kommet frem. Man ser af Tallene, at Forøgelsen har været meget større paa Helsingørs Station, end den har været mellem Helsingør og Helsingborg, men det kommer af, at den største Part af det Gods — det er Godstrafik, her er Tale om — som tidligere er vekslet mellem

Helsingør og Helsingborg, er ikke kommet til Helsingør Station. Naar man tager det alt sammen, saa vilde der kun, hvis man regner, at Helsingør Station kun fik Tilgang derfra, være 16 pCt., men nu er Forøgelsen, efter at Godstrafikken er etableret, vokset saa betydelig, saa at det mere, der kommer til Helsingør Banestation, nu er 92 pCt. af det, der kommer med Dampfærgen. Det er altsaa derfor, at Forøgelsen har været saa meget betydeligere paa Stationen end paa Dampfærgen. Paa begge Steder er det jo imidlertid en ganske overordentlig Forøgelse, og det forekommer mig, at der i denne Tid, hvor vi jo have mange mørke Pletter at se paa, naar vi tage den finansielle Status for os, her virkelig er et Ulyalimt. Det synes, som om der her kan blive en ganske overordentlig Trafik. Men denne Forøgelse i Trafikken vil umuliggøre, at denne vedvarende kan besørges, som de nuværende Forhold ere; det vil ikke være muligt at besørge den ad Hillerødbanen, for saa vidt der for Fremtiden som hidtil ad Hillerødbanen kun skal være et Spor. Men at lægge et Spor til om ad Hillerød i Stedet for at bygge en Rydstbane, vilde formentlig være ganske urimeligt. Naar vi nu skulle til at tale om Rydstbanen, som altsaa skulde være $4\frac{1}{2}$ Mil lang, saa er det ganske sikkert, at det ikke er saa Benge, Anlægsomkostningerne beløbe sig til, skønt de dog ere reducerede meget betydeligt, men jeg skal dog gøre opmærksom paa, at naar man tror, at denne Bane vil kunne forrente sig, har man en Begrundelse for denne Anskuelse deri, at private have givet Tilbud om at ville bygge Banen, og for saa vidt Staten ikke vilde tillade dette paa Grund af, at Banen fra Klampenborg til Helsingør vilde blive en Konkurrence til Statsbanen om ad Hillerød, have de private tilladt at ville anlægge et Stykke fra Klampenborg ud ad, hvilket ikke kunde blive en Konkurrence til Statsbanen, men kun kan tilføre den en yderligere Trafik. Naar man vil gøre en Beregning over, hvorvidt der er Sandsynlighed for, at dette Anlæg skal kunne betale sig, skal jeg henvise til en nydelig udstyret Bog, som alle her i Tinget have modtaget, og som handler om Statsbanedriften fra 1867—92. Deri vil man finde adskillige Oplysninger i denne Henseende. Denne Bog er som sagt overordentlig smukt udstyret, der findes de skønneste Prospekter af Broen ved Måsnedjund og Chateauet ved Helsingør, og der er ogsaa mange værdifulde Oplysninger deri. Imidlertid vilde jeg have sat mere Pris paa, om der var anvendt en Smule mindre paa Udstyrelsen og lidt mere