

og da maa Skibe, som søge Helsingørs Havn, vente udenfor, da det medtager ca. 20 Minuter at føre et Skib ind i Havnen og gjøre det fornødne Sving til Siden ud forbi Havnemundingen. Det vil derfor blive nødvendigt, naar Dampfergen skal gaa til bestemt Klokkeslet, at intet Skib ca. 20 Minuter forinden Afgangen maa forsøge at gaa ind i Havnen; thi ellers vil det komme til at opholde Dampfergen. Hvor stor en Betydning, der kan tillægges dette, vil jo ganske afhænge af, hvor hyppig denne Dampfergefart bliver. — Vi have ment at imødefomme den Stemning, der var imod Anlægget i Helsingørs Havn, ved at foreslaa strax at paatage os de forøgede Udgifter, som ere forbundne med Anlæg af et særligt Færgeleie. Jeg vil hertil udtrykkelig bemærke, at jeg kun tænker mig en enkeltsporet Færge, ingen dobbeltsporet, og jeg har overhovedet ikke troet, at man nogenstunde paa denne Rute vilde komme til at anvende dobbeltsporede Færger. Naar man ser hen til, at de enkeltsporede Færger ere betydelig billigere i Driften og i Anstæffelsen, saa vil man med disse langt bedre kunne træffe den varierende Trafiks Lørd ved at sætte endnu en eller flere af den Sort Færger i Bevægelse, end naar man har saadanne enkelte store Skibe, som maaste undertiden skulle sejle over med nogle faa Bogne. For at opveie den Merudgift, der saaledes blev fornøden til Havnen, vendte vor Tanke sig paa Spørgsmaalet om Nødvendigheden eller Ikke-Nødvendigheden af Dobbeltspor fra Lyngby til Holte. Med Hensyn hertil har jeg ganske bestemt det Indtryk, at denne Udgift maatte kunne spares idetmindste i lige saa mange Aar, som man mente, at Dampfergeleiet i Helsingørs Havn kunde bevares, altsaa 6 à 7 Aar, uden at man havde nødig at stride til en hyderligere Forøgelse. Ved at se paa de Meddelelser, som ere komne fra Jernbanen om Trafiken, ser jeg, at Holte Station har ikke mere end $\frac{1}{3}$ af den Trafik, der er paa Lyngby, med Personer; af Godstrafiken er der kun $\frac{1}{4}$. Ser man hen til Hillerød, viser det sig, at der kommer knapt halvt saamange Folk til Holte som til Hillerød, og hvad Godset angaar er det ikke mere end $\frac{1}{5}$ af, hvad der kommer til Hillerød. Dernæst har jeg i alt Fald været af den Mening, at der ikke var nogen synkelig Ulykke eller Ulempe ved at standse Dobbeltsporet ved Lyngby fordi denne Station er indrettet som Endestation, idet man der har Dretestiver og Bogremise, og man behøver altsaa ikke at spille en eneste Dre ved at standse der. Der vil ikke være Noget til Hinder for, at man senere vil kunne fort-

sætte dette Dobbeltspor til Holte eller Hillerød, hvilket Sidste jeg forøvrigt vil anse for bedre, idet Holte Stations Beliggenhed er af en saadan Bessaffenhed, at den aldrig nogenstunde kan faae nogen synderlig stor Betydning. Denne er begrændset paa den ene Side af Fursø, Beile Sø og Geels Skov, fra den Side kommer der saagodtsom ingen anden Trafik til Holte Station end fra Dronninggaard. Fra den anden Side, der ligger mod Syd, begrændses Banen af Geels Skov — derfra kommer ikke megen Trafik — og imod Nord af den store Rude Skov, der strækker sig næsten helt henad til Hørsholm. Den eneste Trafik, der søger Holte, er fra den Slugt, som gaar op over Søllerød, Øverød og Nærum den Bei ind i Landet, og saa har den Trafiken fra Hørsholm og Omegn. Naar der imidlertid engang kommer en Rystbane, vil i alt Fald denne Del af Trafiken falde bort fra Holte Station. Jeg troede, at det ogsaa vilde støtte denne Sags enstemmige Gjennemførelse her i Thinget, at man sparede det Beløb, som vilde være fornødent for at anlægge Dobbeltsporet med tilhørende Forandringer fra Lyngby til Holte, idet det — saaledes forekommer det mig — vilde være en Slags Anerkjendelse af, at man i en nærmere Tid kom til Rystbanen. Senere vilde man jo altid kunne gaa videre med Dobbeltsporet saa langt, som det maatte vise sig at være nødvendigt. Strækningen fra Lyngby til Holte er efter Jernbanens Taxter ansat til 0,68; hele Afstanden er sat til 1,47. Naar jeg har delt det samlede Beløb nogenlunde i dette Forhold, kommer jeg til, at Strækningen fra Lyngby til Holte vilde koste 340,000 Kr. Vi ere gaaede ud fra, at det maaste kun blev 300,000 Kr. Det er denne Kapital, som efter vor Mening burde anvendes for Diebliffet til, at det særlige Dampfergeleie i Helsingør kunde ordnes paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade. Det er altsaa som en Art Mæglingforslag, at vi have tilladt os at stille vore Endringsforslag, men jeg vil slutte, som jeg begyndte, at jeg ogsaa kan gaa med til at stemme for Forslaget, saaledes som det foreligger. Jeg kunde have ønsket, at de Endringsforslag, som vi nu have tilladt os at stille, vare komne frem i Udvalget, saa at der kunde være forhandlet med Administrationen om dem; thi jeg erkjender, at for at de skulde være frugtbringende, havde det egentlig været nødvendigt, at de vare blevne forhandlede med den hollærende Indenrigsminister; men paa Grund af, at Betænkningen blev omdelt i det forrige Møde, har det været ganske umuligt at foretage Andet eller gjøre Mere, end der er