

af den projekterede Dæmning mod Havet, se Bilag II. Hertil slutter sig som Bilag III en Skrivelse fra Indenrigsministeriet.

Uanset de meget betydelige Bekostninger, 2,640,000 Kr., som de foreslaaede Foranstaltninger til Forbedring af Trafikforholdene ville medføre, kan et Flertal (Blom, Breinholt, Jacobsen, Suel, Moltke, Reedtz-Thott og Rump) tiltræde Forslagene om samme.

Spøds angaar de Arbeider, der agtes foretagne paa Strækningen Hellerup-Holte har Flertallet fundet den i Motiverne til Lovforslaget givne Begrundelse tilstrækkelig fyldestgørende. Ligesom Trangen til et Dobbeltspor paa den omhandlede Strækning og til Udvidelse af Stationsbygningerne ved samme er en Følge af den stærkt tiltagne Trafik, der ikke længere under de nuværende Baneforhold kan besørges fyldestgørende og med den fornødne Sikkerhed, saaledes maa man anse de i Motiverne anførte Grunde for, at der foretages en Forandring af de omhandlede 4 Stationers Niveau eller en Regulering af Baneprofilen foran dem, for at være af en saadan Betydning, at man ikke bør modsætte sig disse Foranstaltninger.

Flertallet er endvidere enigt med Regjeringen saavel i, at det er nødvendigt i en nær Fremtid at foretage en Udvidelse af Stationen ved Helsingør og at bringe den i en bedre Forbindelse med Havnen, som i, at dette ikke kan naaes uden ved en Flytning af Stationen. At denne Flytning hensigtsmæssigt kun kan ske ved paa en Strækning at forlægge Banen og føre den ned til Havet Syd for Byen, turde næppe være tvivlsomt. Det kan ganske vist ikke bestrides, at Udgifterne ved paa en Opfyldning Ost for Byen at føre Banelinien frem til Havnen ville blive betydelige, ligesom Anlægget mulig nok kan medføre forskellige Ulemper for Byens Beboere. Men ligesom man ikke har kunnet paavise nogen anden billigere Løsning af Opgaven, naar Formaalet virkelig skal naaes, saaledes ses det ogsaa, at hele Helsingørs Byraad har været paa det Rene med,

at Forslaget i sine Hovedtræk giver den saavel for den almindelige Trafik som for Byen bedste Ordning.

Med Hensyn til det fra det nævnte Byraad indkomne Andragende bemærkes, at man ikke har fundet Anledning til at gaa nærmere ind paa sammes Enkeltheder. Afgjørelsen af det i Andragendet under Nr. 1 fremdragne Spørgsmaal hører efter sin Bestaaenhed under Administrationen og falder derfor ligesom Behandlingen af de øvrige af Byraadet fremsatte Begjæringer udenfor den Udvalget stillede Opgave.

Den Del af Lovforslaget, der omhandler Anlægget af et Dampfærgeleie i Helsingørs Havn, angaar forsaavidt ikke noget stort Beløb, som det kun lyder paa 125,000 Kr. Det har imidlertid ved Overveieelsen af Forslaget naturligvis ikke kunnet lades ude af Betragtning, at den nævnte Udgift kun er den første af en Række betydelige Udgifter, der ville udfordres, naar der skal etableres en Dampfærgeforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Forholdet er i Virkeligheden det, at Rigsdagen, naar den tiltræder det stillede Forslag, i Realiteten ogsaa har udtalt sig for, at der senere bliver at afholde de Udgifter, som ville behøves fra dansk Side for at bringe Dampfærgefarten i Stand; men det kan forudses, at disse Udgifter ville dreie sig om et større Beløb. De betydelige Pengesummer, der i de senere Aar ere anvendte til Udvikling af Landets Kommunikationsmidler, derunder til Forbedring af Forholdene paa de forhaandenværende Jernbaner og til Dampfærgeforbindelser, og de endnu større Udgifter, der stilles i Udsigt ved alt fremkomne eller forventede saavel Regjerings- som private Lovforslag om Anlæg af nye Jernbaner eller Forbedring af Trafikforholdene paa de gamle, indeholde, særlig af Hensyn til andre berettigede Statskrav, der allerede nu bebyrde og i en nær Fremtid hyderligere ville bebyrde Statskassen med nye Udgifter, en Opfordring til at vise Forsigtighed i Beslutningen om nye Jernbaner og Damp-