

overhovedet lader sig tilveiebringe, og vi have jo i denne Samling liggende for os et meget talende Bevis i denne Henseende ved Dampfærgeforbindelsen over Storebelt, hvor det synes, at man mere og mere er kommen bort fra at holde paa Nyborg—Korsør Linien og gaaet over til at vælge Halsflov—Knudshoved, uagtet Landingsforholdene der ere ulige vanskelige end paa de førstnævnte 2 Punkter, fordi Søveien mellem de sidstnævnte er saameget kortere, og den hele Dampfærgeforbindelse der vil være udført for det mindste Maal af Vanskeligheder og Besvær. Fra Helsingør til Helsingborg er Veien saa kort, at en Dampfærgeforbindelse der ikke synes at ville støde paa nogen synderlig Vanskelighed, om end ganske vist baade den stærke Strøm og den meget betydelige Seilads paa dette snevre Sted kunne lægge nogle Hindringer i Veien, og jeg ser ikke, at der kan være Noget til Hinder for at give en saadan Koncession. Dernæst forekommer det mig at være en smuk og forstandig Tanke at føre Jernbaneanlægget fra Kjøbenhavn over Amager til det yderste østlige Punkt og derfra søge en Dampfærgeforbindelse tilveiebragt med et Punkt som Malmsø, enten selve Malmsø eller en af de Odder, som skyde ud der, saasom ved Lindhamn. Malmsø er uden Spørgsmaal Hovedendepunktet for den svenske Jernbane-forbindelse, og medens en Dampfærgeforbindelse fra Dragør til Lindhamn vil blive endel længere end en Forbindelse fra Helsingør til Helsingborg, opveies dette ved forskellige Omstændigheder, dels ved, hvad jeg allerede har nævnt, dels ved at dette Farvands Beskaffenhed neppe lægger saa store Hindringer i Veien for Transporten af de svære Tog og det Gods, man kan vente, og dels ved Isforholdene. Derimod maa jeg tilstaa, at jeg ikke er i Stand til at fatte Betydningen af den Plan, der er nævnt under Nr. 2 i § 1. Denne Post gaar ud paa, at der skal kunne gives en Eneret paa Anlæg og Benyttelse af en Bane, der fra et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane mellem Kjøbenhavn og Hellerup føres til et Punkt ved Dresund mellem Charlottenlund og Kalkbrænderierne, hvor der anlægges en Dampfærgehavn. Dette kunde lede til at tro, at her var Tale om et Anlæg, som det sjællandske Jernbaneselskab vilde udføre; thi for en Anden vilde det vistnok være noget misligt at have en saadan Banetrækning, som munde ind i en Bane, der ikke tilhørte ham selv, og saaledes paa mange Maader vilde være afhængig af Bestyrelsen for den Bane, den sluttede sig til. Men, hvad enten vi nu have med det sjællandske Jernbaneselskab at gjøre eller ikke, forekommer det mig, at alle Bilkaar ere imod et Anlæg som dette. At drage Banen til et Sted imellem Kalkbrænderierne og Charlottenlund er betydelig at forlænge den Vej, som al Gods- og Persontrafik fra Kjøbenhavn vilde have at tilbagelægge, inden den naaede Dampfærge. Og det er dernæst en meget betydelig Forlængelse af Sø-

veien over til Sverig i Sammenligning med den Vej, der vil være at tilbagelægge fra Dragør over til Sverig, hvad enten man stiler til Landskrona, Malmsø eller Lindhamn. Jeg har set, at det erede Medlem for Maribo Amts 2den Valgfreds (Frederiksen) har stillet Forslag om, at der skulde kunne anlægges et Spor fra denne Dampfærgehavn mellem Kalkbrænderierne og Charlottenlund ind til Kjøbenhavns Havn. Dette vilde tilveiebringe en Forbindelse ad en anden Vej, og jeg kan ikke negte, at skulde der overhovedet tankes en Jernbaneforbindelse mellem et saadant Punkt og Kjøbenhavn, vilde jeg anse det naturligt at gaa den Vej, det erede Medlem har anvist. Men selv med denne Tilføjning forekommer Projektet mig at være Noget, der i Virkeligheden forevæ i Luften, og at det ikke kan siges at være den naturlige Maade til at tilfredsstille den Trang paa, som nu findes til et let Samkvem mellem de 2 Jernbaner, der udmunde i Malmsø og Kjøbenhavn. Jeg har, som sagt, ikke det fjerneste Kendskab til, hvem der er Koncessions søger til Planen under Nr. 2, og ligesaa lidt veed jeg, hvem der søger Koncession til Planen under Nr. 3. Derimod har jeg hørt, at den Koncession, der omtales under Nr. 1, skal for kort Tid siden være gaaet over til et engelsk Konsortium, et engelsk Selskab eller en engelsk Entrepreneur; men det er ogsaa det Gæste, jeg veed om disse Forhold. Jeg er følgelig ikke i Stand til at have nogen begrundet Mening om, hvilket af disse Foretagender der har den største Udfigt til at føres praktisk igjennem. Udvalget har heller ikke anset det for sin Opgave at undersøge dette Forhold. Jeg erkender villig, at Udvalget kan have haft et godt Motiv til at undlade dette, idet det nemlig ved at holde sig borte fra dette Spørgsmaal fjerner fra sig endog enhver Fristelse til af noget personligt Hensyn at anbefale eller fraraade den ene eller den anden Plan. Det kan saaledes gjerne være, at Planen under Nr. 2 i Diebliffet har den største Chance til praktisk at kunne føres igjennem; men selv om det forholder sig saaledes, er jeg efter min Opfattelse ikke i Stand til at anse dette Foretagende for at være af en saadan Beskaffenhed, at det under nogen Omstændighed bør anbefales eller støttes, og jeg har begjært en delt Afstemning over disse Poster, for at i det Mindste jeg kunde faae Leilighed til at stemme imod Koncession paa Nr. 2. Jeg har stillet Vædringsforslaget saaledes, at der skal stemmes over hver af de 3 Poster, for at de erede Medlemmer, der maaske kunne være en lignende Opfattelse med Hensyn til Planerne under Nr. 1 og 3, ligeledes kunne faae Leilighed til at lægge denne deres Opfattelse for Dagen ved deres Afstemning. — Med Hensyn til Planen under Nr. 1, en Jernbane fra Dragør, hvor der anlægges en Dampfærgehavn, med eller uden Sidebane gjennem Amager til et Punkt i Nærheden af Kjøbenhavns gamle Jernbanegaards Plads, som