

ønskelig, at der indrettes en Forbindelse imellem de sjællandske og de svenske Sernveie, navnlig ved en Dampferge over Sundet. Det har udtalt sig paa den Maade, som slet er, idet det har villet henstille til Regjeringen at give Koncession overensstemmende med dens Overbevisning og til den Plan, som havde mest Sandsynlighed for at kunne føres igjennem. Derfom imidlertid Spørgsmaalet forelaa paa den Maade, at f. Ex. Staten skulde udføre et saadant Arbeide, og man altsaa skulde vælge imellem disse tre Linier, maatte man jo stille sig paa en ganske anden Maade til Sagen, og da Spørgsmaalet nu er reist, finder jeg ikke, man godt kan afholde sig fra nogle Ytringer om, hvilken af de her foreslaaede Linier man da vilde anse for den hensigtsmæssigste. Skulde man f. Ex. ved sin Afstemning over de enkelte Punkter kunne bringe det dertil, at man ved at stemme imod de to foreslaaede Anlæg kun lod det tredje blive staaende, og dette tredje derved kunde vinde større Sandsynlighed for at blive gennemført, vilde jeg meget gjerne være med til at stemme paa den Maade. Jeg vil erklære, at den Linie, jeg i saa Tilfælde vilde slutte mig til, netop ogsaa er den lydlige; thi den mellemste har sine store Vanskeligheder. For det Første slutter den sig ikke til nogen større Station, hverken paa Sjællands Side eller paa den svenske Side, og for det Andet maa man erindre, at, saasnart der kommer Islag i Sundet, vil netop det Belte, hvor denne Dampferge skulde gaa over, nemlig fra Kalkbrønderierne eller Charlottenlund paa den ene Side til Landskrona paa den modsatte Side, først blive tillagt med Is, saaledes at denne Linie altsaa vil blive den, hvor Farten først bliver standset. Ved dernæst at sammenligne de to andre Linier, den nordlige mellem Helsingør og Helsingør, og den sydlige mellem Dragør og Lindhamn, stiller det sig for mig saaledes, at man ubetinget maatte foretrække den sidste. Den allerførste Del af Trafiken fra Udlandet gaar over Kjøbenhavn til Malmø og fra Malmø forgrene Stambanerne sig Nord efter til Stockholm og ville nu ogsaa komme Ost efter til Hstad. Malmø er Hovedstationen paa de svenske Sernbaner, hvortil Helsingørbanen kun er en Sidevei, og der er slet ingen Udsigt til, at man ved at tilvejebringe en Dampfergeforbindelse mellem Helsingør og Helsingør skulde kunne tvinge Varer og Personer til at gaa fra Udlandet langs med den for en gjennemgaaende Trafik høist besynderlig lagte nordsjællandske Vane. Man tænke sig blot, at man for at reise fra Korsør til Esløf, som er Knudepunktet for Banerne i Skåne, skulde krydse op over Lyngby, Fredensborg, Hillerød til Helsingør, derfra til Helsingør og endelig derfra til Knudepunktet Esløf. Det vilde blive en lang Omvei for Personer og Varer, hvortil hele den Trafik, som gaar for sig flere Gange om Dagen med Dampskibe mellem Kjøbenhavn og Malmø,

anviser, hvor Overfarten bør ske. En Dampferge fra Dragør til Lindhamn vil derhos netop være en Forkortelse af dette Stykke Bei fra Kjøbenhavn til Malmø, og baade Strøm-, Is- og Søgangsforholdene ere mellem Dragør og Lindhamn, saavidt jeg har kunnet komme til Kundskab derom, gunstigere, end de ere mellem Helsingør og Helsingør; heller ikke fra den Side vil der altsaa være nogen Hindring for Trafiken. Det forekommer mig, at hele Sammenhængen sker meget naturligere ved den sydligere Forbindelse end ved nogen som helst af de andre, og hvis altsaa Sagen forelaa i den Stikelse, at der fra vor Side var Spørgsmaal om at træffe Valget mellem de tre Linier, vilde jeg som sagt vælge den lydlige, ligesom jeg, hvis man ved at stemme imod de to andre Linier kunde fremme Udsigten til at faae den sydlige, ogsaa vilde stemme imod den. Følgelig vil jeg opsætte at tage Beslutning om min Afstemning i denne Henseende, indtil jeg har hørt den høitagtede Minister udtale sig, men hvis han skulde have den samme Betragtning af hele dette Spørgsmaal som jeg, vil jeg stemme baade imod Nr. 2 og Nr. 3 og slutte mig til Nr. 1.

Frederiksen: Det er ikke med stor Fornøielse, jeg for mit Vedkommende udtaler mig om den Sag, som her foreligger. Sagen er den, at jeg i det Mindste for en ringe Part selv personlig er interesseret i en af de Planer, som der er Tale om, den Dampfergeforbindelse, som der er Spørgsmaal om ved Kalkbrønderierne. Men da jeg neppe tør forudsætte, at mange ærede Medlemmer foruden mig have noget nærmere Kundskab om denne Sag, maa det dog være mig tilladt med et Par Ord at dvæle derved. Jeg tror for det Første ikke, at den Betragtning, som det ærede Medlem, der nys talte (Lugen), gjorde gjældende om Isforholdene, er rigtig; jeg tror navnlig ikke, at der er nogle særdeles Vanskeligheder i saa Henseende paa det enkelte Punkt, hvor Havnen tænkes lagt. Navnlig naar der, som paatænkt, sker en større Udfyldning, har jeg i det Mindste af Folk, der have haft personlig Leilighed til bedre end de fleste Andre at gjøre sig bekendt med disse Forhold, hørt Udtalelser i modsat Retning. Men ganske vist, naar man vil spørge, hvor der er mest isfrit, saa er det neppe noget Punkt herude, men saa er der et andet Punkt, hvor Overfarten da lettest vil ske, det er Helsingør. Jeg tvivler ikke om, at Helsingør engang vil komme med, ogsaa med Dampferge, om det end maaste turde være noget tidlig nu at foretage dette Arbeide. Det, jeg for mit Vedkommende naturligvis har havt Opfordring til at undersøge, og som jeg ogsaa tror fra et almindeligt Standpunkt har Interesse, er, om der er Udsigt til, at det af mig først nævnte Foretagende vil blive økonomisk fordelagtigt; jeg tror, det kan siges, at man