

os. Jeg for mit Vedkommende anser det for rigtig at holde paa §. 6, og som jeg har forstaaet den ærede Ordfører, er der ingen principiel Uoverensstemmelse mellem os i den Henseende, thi Udvalget forudsætter, at Ministeret, selv om §. 6 gaar ud, dog vil følge Reglen.

Frederiksen: Jeg tror ikke, at Laurion-exemplet er helbig anvendt, som det ærede Medlem vilde bruge det; skal Laurion-exemplet bevise Noget, skulde det være at vise de Vanskeligheder, et lille Land kommer i og nødvendig maa komme i, naar det tager fuldstændig uforstandige Hensyn. Naar man vilde spørge om Exempler, tror jeg, at der er andre Omraader, som ligge langt nærmere, hvor der er fuldt op af dem, om hvor hæmmende indskrænkende Bestemmelser virke. Uagtet der langt fra er Spørgsmaal om noget Saadant som Indfødsret ved det Forhold, jeg vil omtale, skal jeg dog blot pege paa, hvorledes Skibsfarten, Skibshederiet, en af Landets allervigtigste Næringer, i mange Tilfælde lider, der findes Bestemmelser med Hensyn til Skibsfarten om Nationaliteten, der idelig give Anledning til uhensigtsmæssige Forhold, saaledes set fra et juridisk Standpunkt i høieste Grad uilfredsstillende Former for Eiendomsretten, at Skibene ikke kunne skrives for den, som virkelig er Eieren. Jeg er overbevist om, at ikke faa af de ærede Medlemmer i denne Sal vilde fra deres egne praktiske Erfaringer kende ikke faa Exempler paa Vanskeligheder, der saaledes lægges paa et af Landets vigtigste Næringsbrug. Men idet jeg omtaler dette, er det ikke, fordi jeg tillægget denne Sag i dette Tilfælde nogen særdeles stor Vigtighed og ikke den fjerneste praktiske Betydning, men det er kun, fordi jeg vil søge overhovedet altid, naar disse Spørgsmaal komme for, at hørde liberale Anskuelser. Jeg vil nødig have, at naar man en Gang er gaaet fremad i friindret Retning, at man saa skulde standse og lade sig binde af nogle i mine Dine sneverhøjtede og sygelige nationale Hensyn. Det, der her har praktisk Betydning, er imidlertid andre og større Spørgsmaal. Det ærede Medlem talte om, at den Bei, der her var anbefalet, ikke var den korteste; det er ganske vist ikke den korteste Bei til Havnen ved Lindhamm, den Havn, som imidlertid endnu ikke eksisterer, men det er den korteste til den Havn, der, saavidt jeg veed, er den eneste, der for Dieblisset kan blive tilgængelig for en Dampfærge, Landskrona. Ikke engang Malmø er det; forsaavidt jeg er bekendt med Forholdene i denne By, vil det rimeligvis være et Par Nar eller i det Mindste et Nar, inden det vil være muligt der at træffe de fornødne Foranstaltninger for at tilveiebringe en saadan Dampfærgesorbindelse, saa at den Bei, der i og for sig turde være den nærmeste, foreløbig vist endogsaa alene gaar til den Havn, der vil kunne indrettes med det korteste Varfel. Men dernæst forekommer det

mig, at, aldeles affet fra dette Spørgsmaal om en Dampfærgesorbindelse, om hvilken det ærede Medlem ganske rigtig bemærkede, at man i og for sig ikke behøver Koncession dertil, vil det dog i mine Dine være noget paafaldende, om man af Hensyn til en saadan Plan som Dragørplanen vilde negte hele den nordlige Del af Kjøbenhavn at komme i Forbindelse med den sjællandske Jernbane. Vilde det være rigtigt af en sygelig Interesse for denne Dampfærgesorbindelse at negte hele denne umaadelige Trafik Udgang til den sjællandske Jernbane? (Stemmer: Det er noget Andet!) Det er ikke noget Andet, thi vel kan man ikke negte Noget at komme i Land med et Dampskib, hvor han vil, men hvad man vil negte, er Sporforbindelsen mellem den sjællandske Jernbane og alle de mange Pladser Nord paa i Byen. Er der Tilfælde til denne Sporforbindelse, bruger jeg mig for mit Vedkommende, og jeg antager ligeledes alle Andre, der have med Sagen at gjøre, ikke det Mindste om Koncession paa en Dampfærge. Som det ærede Medlem ganske rigtig bemærkede, er der fuld Frihed til at indrette en Anløbsplads for Dampskibe, hvor man vil, men hvad det gælder om, er en Sporforbindelse med den sjællandske Jernbane; og saa af Hensyn til, hvad der bedst vil fremme et saadant særegent Foretagende som Anlægget ved Dragør, at ville negte hele det nordlige Kjøbenhavn denne Sporforbindelse, forekommer mig uregelmigt, for at bruge et i mine Dine i denne Henseende mildt Udtryk, aldeles urigtigt. Hvad selve Sagen angaar, er der ogsaa andre Hensyn, som jeg maa ske fra mit Standpunkt ikke har megen Anledning til at drage frem, men som jeg dog overfor det ærede Medlem ikke kan Andet end fremhæve, nemlig at det her gælder ikke alene det i og for sig Bedste, men tillige det Mullige. Saavidt mig bekendt, har denne Plan med Hensyn til Dragør Havn været forhandlet i længere Tid, og skjøndt der har været gjort store Anstrengelser for at bringe Pengene til Veie, og det har været vel bekkent, at der fra de Vedkommende, navnlig fra Regeringens Side, vilde være al mulig Undertøttelse at vente, som udtrævedes for at skaffe Koncession, er det dog, i det Mindste ikke saavidt jeg veed, lykkedes at tilveiebringe de Midler, som vare nødvendige for at sætte Sagen i Værk. Naar det ærede Medlem siger, at det, det her gælder om, er, at det ikke bliver for dyrt, saa er det ganske vist; men for at Noget ikke skal være for dyrt, kræves ogsaa at Anlægssummen ikke er for stor. Og nu er der den Forskjel, at den ene Forbindelse kan udføres for omtrent en halv Million Rd., og den anden Forbindelse, saavidt jeg da ikke tager fejl — der har jo været omdelt Planer til Rigsdagen med Hensyn til det Anlæg, jeg har antydnet — vil komme til at koste 1½ eller 2 Millioner; det har Noget at betyde, om man skal forrente den ene eller den anden af disse to Summer, og