

riener og Landskrona — og for det Andet for at komme ud over de vanskelige Isforhold om Vinteren; thi Sundet mellem Middgrund og Sveen er meget tidlig spærret af Is, medens Fjærvandet Syd for Saltholm meget sjældnere spærres af Is. Man er altsaa netop gaaet ned til et Sted, hvor Fjærvandet indsnævers fra begge Sider, og hvor man er mere udenfor Isforholdene; i den Henseende er jeg derfor ikke enig med det ærede Medlem. Jeg ser imidlertid godt, at Forslaget under Nr. 2 i § 1, efter de Oplysninger, som vi nu have faaet, gaar ud paa noget ganske Andet, end der er udtalt i Lovforslagets Hovedtitel, nemlig at tilveiebringe en Dampfærgesorbindelse mellem Sjælland og Sverig, og derfor tilraader jeg at stemme imod Nr. 2, indtil det foreligger i en anden Form, overensstemmende med, hvad det ærede Medlem har fremhævet. Da kunde Spørgsmaalet tages under nærmere Overveielse, men det vilde være rigtigere, om en Koncession af denne Befaaenhed kom ind i et særligt Lovforslag og ikke blandedes sammen med, hvad vi her have at gjøre med. Det er ganske vist, hvad den ærede Udsøvrer ansøgte, at det her ikke kommer an paa at give en Koncession, men kun om at meddele Indenrigsministeren Bemyndigelse til at give Koncession, til hvem der maatte kunne udføre Anlaaget, men dog maa det ikke overføres, at naar Rigsdagen først har givet Samtykke til, at Indenrigsministeren maa give Koncession, bliver Fristelsen for Ministeren virkelig meget stor, og kommer der saa stærk Klemme paa ham, vil det maasse være vanskeligt for ham at staa imod, naar forskjellige Andragender komme ind. Bedre vil det være, naar dette Punkt fra Rigsdagens Side forkastes; thi da kan Koncession ikke gives.

**Indenrigsministeren:** Ja, mine Herrer, jeg skal helt uforbeholdent udtale, at dersom det ærede Thing vil følge det Forslag, der er kommet frem, om at stemme Nr. 2 i § 1 ud, da tør jeg ikke indstaa for, at ikke Følgen deraf vil blive, at der slet ingen Dampfærgesorbindelse bliver. Vil man spørge, hvilken af disse Forbindelser jeg foretrækker, da svarer jeg aldeles ubetinget, at jeg foretrækker den over Dræger; men ærede Medlemmer maa ikke glemme, at det er et Foretagende, som har sine store praktiske Vanskeligheder, og navnlig meget betydelige Vanskeligheder derved, at der langt ude i Vandet skal bygges en Havn paa Svensk Side, og at der skal anlægges over 1 dansk Mil Sernbane fra Malmø til denne Havn. Der har tidligere ikke været nogen særdeels Stemning fra svensk Side for at søge at fremme dette Foretagende. Om dette maaste kan forandre sig, naar det viser sig, at man herfra vil begunstige Foretagendet, tør jeg ikke sige, men jeg antager dog, at hvor vanskeligt denne Forbindelse end er, tør man ikke paa nogen Maade gjøre sig for Regning paa, at den vil komme til Stand. Hvad den

nordlige Forbindelse angaar, da anser jeg det ogsaa for at være givet, at den i Dieblisset i det Mindste vil træffe paa saa store Vanskeligheder, at den nu tilstedeværende Trafik ikke vil kunne bære de Byrder, der ere forbundne med den. Sagen er jo nemlig den, at for at tilveiebringe en Dampfærgesorbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil det være nødvendigt at anlægge en aldeles ny Dampfærgesorbahn, idet der ikke er Mulighed for at tilveiebringe et Anløbssted for Dampfærgen i den allerede tilstedeværende Havn ved Helsingør. Pladsen er allerede meget begrænset dernede, og Indsejlingen til Havnen er som bekendt under ikke ganske sjældne Forhold yderst vanskelig. Det staa derfor for mig saaledes, at ogsaa Tilveiebringelsen af en Dampfærgesorbahn mellem Helsingør og Helsingborg trods den korte Vej vil være forbunden med saa betydelige Bekostninger, at det maaste af denne Grund vil være vanskeligt at faae denne Plan realiseret, i alt Fald saalænge den paatænkte og, saavidt jeg veed, begyndte Bane fra Hæleholm til Helsingborg endnu ikke er kommen i Stand. Der staa saaledes tilbage Projektet under Nr. 2 som det, der efter min Mening utvivlsomt har størst Udsigt til at kunne realiseres, og skjøndt jeg vil sige, at jeg ikke let vil bestemme mig til at give Koncession paa dette Anlæg, forinden det er mig klart, at Forbindelsen over Dræger ikke kan realiseres, i alt Fald ikke i en nær Fremtid, vilde jeg dog finde det urigtigt, om det ærede Thing nu vilde gjøre mig det umuligt at tilveiebringe denne Forbindelse mellem Landskrona, hvor der allerede er en Havn, og det en Havn, som uden Vanskelighed vilde kunne benyttes som Dampfærgesorbahn, og saa det Punkt, som der er Spørgsmaal om her paa Sjællands Grund. Jeg kan nu heller ikke være enig med ærede Medlemmer i, at dette ikke vilde være en Forbindelse, som havde temmelig stor Betydning. Dels skjøner jeg ikke rettere, end at Afstanden fra Esløf paa den svenske Hovedbane ikke er længere til Landskrona, end den er til Malmø, og dels kan jeg heller ikke se rettere, end at det ikke vil være uogen Misrekommandation for et saadant Anlæg som dette, om der ad den Vej kunde tilveiebringes en Forbindelse med den sjællandske Sernbane fra den nordlige Del af Havnen, Noget, som aabenbart aldeles ikke ligger for i den Plan, som er udgaaet fra det sjællandske Sernbaneselskab; thi den vil jo kun komme til at gjælde den sydlige Del indtil Toldboden. Der er i Anledning af den under Nr. 1 ommeldte Sernbane af det ærede Udvalg fremdraget et Punkt, som ogsaa det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds (Bille) har hævlet ved, nemlig Passagen over Vesterbro. Man maa ikke glemme, at Muligheden for en saadan Passage er tilstede i dette Dieblis, idet det sjællandske Sernbaneselskab jo har Bemyndigelse til at anlægge et Spor fra Sernbanen til Havnen, men det er ganske rigtigt,