

kan, at træde lidt stoppende og standfende i Veien end til altsfor villig at følge med Strømmen; men det forekommer mig ikke, at dette Hensyn er taget ved nærværende Lovforslag, thi af de tre Projekter, hvortil Regjeringen begjærer Bemyndigelse til at meddele Koncession, er der efter min Formening kun eet, som virkelig fortjener en saadan, og det er det samme Anlæg, som den sidste erede Taler omtalte, nemlig Dampfærgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg. Det er i høieste Grad af Bigtighed at tilveiebringe en saa god og sikker Forbindelse med Sverig som muligt, og Nødvendigheden deraf og Fordelene derved ville voege, dersom det lykkes at gjennemføre de Jernbaneplaner, som for Diebliffet ere oppe i Sverig og Norge, og som ganske vist vilde komme til Udførelse, om ikke diebliffelig, saa dog i en nær Fremtid, jeg mener Anlægget af en Jernbane fra Kristiania ned igjennem Smaalene til Frederikshald, hvorom Forslag endnu ikke er forelagt Stortinget, men ventes at vilde blive det, og fremdeles en Jernbane fra Dalarne til Gøtzeborg, hvorfra den agtes fortsat langs Kysten forbi Halmstad til Helsingborg. Naar disse to Anlæg komme i Stand, vil Traffiken mellem Sverig-Norge og Danmark komme til at gaa over Helsingborg og Helsingør, og det vil da være fuldkommen naturligt — og Ingen synes nærmere til at udføre det end det sjællandske Jernbaneselskab — at der anlægges en Havn for en Dampfærge, og sættes en Dampfærge i Gang der. Dette Anlæg er altsaa efter min Mening sundt og godt og maa komme. Derimod kan jeg ikke skjønne, at det Samme er Tilfældet med de to andre Anlæg. Jeg vil indrømme Nytten af, at Kjøbenhavn bringes i saa direkte Forbindelse med Malmø og Skane som muligt; det vil jo, navnlig forsaavidt som man kan vente Lødslettelser eller en Gang i Liden en Lødsforening, have overordentlig stor Betydning baade for Kjøbenhavns Forlyning og for Skaanens Forlyning herfra. Men jeg skjønner ikke, at der i denne Henseende vil vindes noget Synnerligt ved de projekterede overordentlig kostbare Anlæg, idet de ganske vist vilde gjøre Forbindelsen noget lettere, men tillige i den Grad vilde fordyre den, at jeg ikke tror, at disse Anlæg have nogen Fremtid for sig. Der fordres for det Første fra svensk Side Anlægget af en Jernbane af en Mil's Længde fra Malmø til Rindhamn, fra dansk Side en Jernbane fra Besterbro udover Almager til Dragør, og saa et langt Stykke, næsten en Fjerdingvei, ude i Sundet en Havn, og saa vil man endda beholde en Mil aabent og derhos ikke altsfor roligt Farvand til at passere med Dampfærger. Derved vil Kommunikationstiden mellem Skane og Danmark vistnok indskrænkes til maasse en Time eller tre Kvarter, men ved Hjælp af hurtige Dampskibe mellem Kjøbenhavn og Malmø kan man naae næsten det Samme, det vil sige, man kan komme til Malmø i omtrent halvanden Time eller 5 Kvær-

ter, og saa tror jeg ikke, at Mange vilde betale 8—10 Mark for at have den Fornøielse at passere to Jernbaner og en Dampfærge, naar man for 2—3 Mark kan komme over med Dampskib. Jeg tror altsaa ikke, at denne Forbindelse har Noget for sig. — Hvad Almagerjernbanen angaar, da anser jeg den for temmelig unyttig. Det er ganske naturligt, at de, der ikke have meget vægtige Produkter at føre til Hovedstaden, f. Ex. kun en Kurv med Æg eller nogle Høns i en Kurv osv., kunne have Nytte af Jernbanen, men Almagerens væsentlige Produkter, f. Ex. de berømte Gulerødder, komme ind i saadanne Quantiteter, at de ikke kunne bæres, og de skulle desuden ikke sælges paa Besterbro, men paa Højbroplads, saa der maa bruges Vogne til at føre dem baade til og fra Banen; med andre Ord, Almagerne kunne slet ikke benytte Jernbanen til Produktfærdsel, de maa alligevel bruge deres Vogne, og da Afstanden ikke er større end i det Længste 1 $\frac{1}{2}$ Mil, tror jeg ikke, at denne Jernbane vil have nogen Betydning for Almager. — Hvad det tredje Anlæg angaar, saa er det det, som jeg mest vil betegne som et rent og bart Aktieforetagende. Jeg antager, at det er foranlediget ved et meget uheldigt Foretagende af en driftig og brav Mand, som ude ved Svanemøllen har anlagt en stor Havn og store Oplagspladser uden nu at kunne faae Noget ud af det, idet han ikke har beregnet, at han ikke havde nogen Arbejderbefolkning i Nærheden; Neshales Anlægget slaar disse Anlæg ved Svanemøllen ihjel. Nu vil man vedde dette Anlæg, der har kostet 100,000 Rd., og skaffe det nogen Betydning, og saa projekterer man en Jernbane fra den sjællandske Jernbane eller fra Lødsboden derud til og saa en Dampfærgeforbindelse derfra med Landskrona. Men det er det allerbredeste Færgested over Sundet, og der er kun een Oventualitet — og den ligger vist meget fjern — under hvilken en direkte Dampfærgeforbindelse med Landskrona kunde faae Betydning, det er nemlig i det Tilfælde, at der blev en fælles Aaestation i Landskrona; saa kunde den naturligvis nok betale sig, men den ligger langt ude i Fremtiden. Og medens det ikke taler mod Anlægget ved Helsingør, at Sundet let fryser til — thi om det end ganske vist kan lægges til med Drivis, saa pleier det dog ikke at være tilfrosset i mange Dage der — saa er derimod Farvandet til Landskrona en Del af Sundet, som næsten kan betragtes som en Nids, og som overordentlig let fryser til, saa at ofte denne Forbindelse i en stor Del af Vinteren vil være spærret. Jeg kan derfor ikke betragte dette Projekt som et alvorligt Projekt, hvortil der for Diebliffet er den mindste Grund til at tage Hensyn; jeg skal imidlertid ikke gjøre Forsøg paa ved Ændringsforslag eller deslige at forandre Lovforslaget, efterat det har passeret det andet Thing. Den høie Regjering har efter min Mening ikke iagttaget Lands-