

Smidertid skal jeg love det ærede Medlem, at dersom det skulde stille sig saaledes, at der i den Henseende kan opnåas Noget for Helsingørs Havn, saa skal jeg naturligvis ikke undlade at tage Hensyn til de Bemærkninger, som han her har fremsat.

**Melchior.** Det er kun en kort Bemærkning, jeg vil gjøre i Anledning af de Indvendinger, der ere fremkomne mod de Yttringer, som jeg før tillod mig. Jeg skal meget gjerne indrømme, at Expropriationen kan være en Allempe for de Vedkommende, som den gaar ud over; der er jo vigtigst af Tale om Andet end om Expropriation mod fuld Eftatning, men derfor kan det naturligvis i mange Tilfælde være ubehageligt nok. En egentlig Begunstigelse kan jeg derimod ikke se. Det er ganske vist, at det vedkommende Selskab ikke kan undvære Expropriationen, naar det skal anlægge Banen; men ved „Begunstigelse“ har jeg snarere tænkt mig enten Rentegaranti eller Tilskud eller andre Begunstigelser, som kunne henføres herunder. Jeg skal gjøre opmærksom paa, at ifølge Lovforslagets § 2 skal den, der vil erholde Koncession, være forpligtet til at forelægge Indenrigsministeren fuldstændige Planer til Anlægget af den paagjældende Bane med Dampfergehavn, og underkastet sig Ministeriets Bestemmelser saavel om Havnearlægget som om Banens Retningslinie og Bygningsmaade. Det vil altfaa ses, at Regjeringen vil kunne faae Indflydelse paa, at Banen ikke kommer til at berøre saadanne Steder, hvor Expropriation var mindre ønskelig. Naar man ikke i det Hele taget antog Jernbaner for nyttige og gavnlige for Samfundet, saa vil jeg sige, at saa maatte man ikke gjøre Offere i saa Henseende; men da det maa erkendes for et Gode for Samfundsforholdene, at der er Jernbaner og hurtige Forbindelsesmidler, saa maa det ogsaa erkendes, at Expropriation, som jo er nødvendig for saa godt som alle Jernbaneanlæg, ikke kan kaldes en Begunstigelse; i alt Fald er Regjeringen Herre over Banens Retningslinie, hvorved den kan faae nogen Indflydelse paa, at Expropriation ikke foretages paa saadanne Steder, hvor den vilde være absolut uheldig.

**Bloug.** Den ærede Minister synes at ville bebrejde mig som en Inkonsekvent, at jeg paa et andet Sted skulde have interesseret mig for en Bane, som han kaldte en ren Lystbane, medens jeg nu modsætter mig et Baneanlæg som dette. Jeg tror dog ikke, at dette vilde være saa inkonsekvent, selv om den høitærede Minister havde Ret i sin Forudsætning; thi i alt Fald maatte saa den Bane, jeg her modsætter mig, ogsaa være en Lystbane, men jeg anser hverken en Bane til de Fattiges Dyrehave paa Kalkbrænderierne eller en Bane paa Amager for Lystbaner. I Dvrigt anser jeg ikke en Bane til

Sørsholm derfor; jeg tror, det er en Bane, som vil kunne betale sig, fordi den kommer til at gaa igjennem et Distrikt, som omfatter noget af Sjællands frugtbareste Jord, og som allerede har en betydelig baade industriel og agronomisk Udvikling. Jeg mener, at det vil vise sig, at en Sørsholmsbane ingenlunde bliver nogen Lystbane, men netop en for den indre Udvikling meget nyttig Bane. Det skal jeg nu forøvrigt lade staa hen og gaa over til at bemærke, at det er ganske rigtigt, naar den ærede Minister sagde, at Koncessionen ikke umiddelbart fulgte af Bemyndigelsen. Det turde imidlertid have vist sig, at det ikke er saa let for en Minister, naar han først har Bemyndigelsen, at modstaa deres Krav, som forlange Koncession. Jeg vil ingenlunde beskylde den ærede Minister for at være blødere i den Henseende, end Andre have været, men det er ganske nyttigt for en Minister at have en saadan Bom som Rigsdagen mellem sig og dem, der ønske Koncession paa Et eller Andet, og naar min høitærede Ven fra Kjøbenhavn (Melchior) mente, at det blev de Folks Sag, som anlagde Banen, at sørge for Kapital, kan jeg naturligvis paa en vis Maade give ham Ret, for saa vidt, som disse Folk komme til at gjøre det første Udleg, men der er intet Menneske, som kan indestaa for, at de endelige Udredere af Kapitalen blive de Samme, som anlagde Banen, hvad jo allerede den ærede 5te Landsdødsmand for 2den Kred (Haffner) og den ærede 1ste kongevalgte Medlem (Carlsen) have bemærket. Det er netop det Farlige ved disse Foretagender, som ikke synes at kunne betale sig, at de første Anlæggere søge saa hurtigt som muligt at blive af med Aktierne, at bringe dem over i Folks Hænder, som ingen Forstand have paa at bedømme Anlæggen, saa ere disse der, de betale sig ikke, og derved har en Mængde Smaafolk tilfat en Del af deres Formue, om ikke mere. Det er derfor, at jeg mener, at Regjeringen bør være forsigtig. Det er meget rigtigt, som den ærede Minister fremdeles bemærkede, at Forbindelsen over Amager er vigtigere for Guds end for Personer, at Personer lettere ville kunne finde sig tilfredsstillende med Dampflibsforbindelse end Guds, men jeg forudsætter dog, at Guds, som føres den Vej, kommer til at betale betydelig højere Fragt, end naar det føres over med Seil- eller Dampbaade, og for denne Art Transport har ofte Liden meget Liden Betydning, saa jeg tvivler om, at den Tilgang, ommeldte Bane vil faae af Guds, bliver særdeles stor. De svenske Waggoner ville i ethvert Tilfælde ikke komme længere end til Korsør og Vordingborg. Kunde de føres gjennem Danmark til Udlandet, vil jeg indrømme, at det kunde have Meget at sige, at man ogsaa kunde føre dem over Sundet. Naar den ærede Minister mente, at der ingen Sandsynlighed var for nogen Bane til Helsingborg, som vilde bringe Dampfergeforbindelse med denne By til at betale sig, tror jeg