

dog, at der, efter hvad der foreligger, er Sandsynlighed for, at den norske Bane med imod Østeborg kommer i Stand; og naar den er bygget, kan jeg ikke tro, at Baneanlægene ville standse dermed. Jeg tror, at de af naturlige Betæggunde villes føres videre; ligesom den ærede Minister ved, at de, der have stillet sig i Spidsen for denne Bane i Sverig, ere meget betydelige Mænd. Den ærede Minister tog dernæst feil, naar han troede, at Landskrone ligger ligesaa godt som Helsingborg for Stambanen. Den samme Bane, som forbinder Landskrone med Stambanen, Gølle-Banen, forbindes ogsaa Helsingborg dermed. Men nu er der ander Anlæg, og tildeels allerede bygget en Bane fra Helsingborg til Hesteholm, og den gjør Forbindelsen mellem Helsingborg og det øvrige Sverig meget lettere og hurtigere end den over Landskrone. Det er ganske vist meget godt, at den sjællandske Jernbane sættes i Forbindelse med Løldboden, men det vil jo allerede kunne ske ved de tilstedeværende Koncessioner. Hvorfor udfører det sjællandske Jernbaneselskab ikke de Anlæg, hvorpaa Selskabet allerede har Koncession, langs med de nye Raier ved Kallebødstrand og ned til Nyhavn? Og der vil ikke være det Mindste i Veien for at kaste en Bro over Kanalen ved Nyhavn og føre Banen endnu videre. Der er altsaa en Koncession til at sætte denne Bane i Forbindelse med Havnen, om just ikke med Løldboden. For den Oplysning, den ærede Minister har givet angaaende Forbindelsen med Landskrone, takker jeg ham naturligtvis. Jeg har troet, at det var Meningen at lade Færgesforbindelsen udgaa fra Swanemøllen. At den kommer til at gaa fra Ralkbrønderiet kan maasse være fordelagtigt og vil i hvert Fald ganske vist være mindre kostbart, da dette Baneanlæg saa vil blive meget mindre.

Ordf. Det jeg takker den ærede Minister for hans velvillige Ytringer med Hensyn til Helsingørns Havn, skal jeg dog tillade mig den Bemærkning, at naar den ærede Minister troede, at den nuværende Havn ikke var skikket til at modtage en Dampfærge, saa forholder det sig ganske rigtigt, men det er just derfor, at jeg har tænkt mig en Udvidelse af Havnen, hvorved den Søndre Mole blev flyttet betydeligt ud, og Havneindløbets Brede blev saaledes forøget, at ikke blot en Dampfærge, men ogsaa de mange store Skibe, der befeile Havnen, kunde faae en bedre, lettere og bekvemmere Udgang end hidtil. Jeg har i mit første Foredrag slet ikke berørt de to andre Dampfergeanlæg, fordi man kunde anse mig for mest interesseret i det tredje, nemlig det imellem Helsingør og Helsingborg, men det er i Øvrigt min Overbevisning, at netop dette sidste Anlæg upaatviveligt vil komme først. Jeg tillader mig nemlig at tro, at de, der ville sætte Penge i et Anlæg, udgaende fra Dragør eller fra et Punkt ved Ralkbrønderiet over til Lindhamn, ville blive

høiligen fluffede, da Dampfergen i Svintre slet ikke vil kunne passere paa disse Steder. Javandt mellem Helsingør og Helsingborg er derimod stadigt isfrit, naar man undtager enkelte Dage, hvor det kan være belejret med Is, saa at Passagen standser; men denne Afbrudelse varer kun meget kort, og Farten kan da atter hurtig gjenoptages. Jeg kan naturligvis ikke lide end i væsentlige Punkter slutte mig til, hvad den ærede Ste Landsthingsmand fra Kjøbenhavn (Ploug) bemærkede i det af ham holdte Foredrag.

Tobiesen. Jeg tror, at det første Foredrag, vi hørte af det ærede Medlem for Kjøbenhavn (Ploug), var meget hensigtsvarende, navnlig forsaavidt det var rettet i sin Almindelighed mod Entreprenører, der staa i Spidsen for Entrepriserne nu til Dags. Der er vist ingen Tvivl om, at der i denne Retning lader sig sige en hel Del; men forsaavidt Foredraget var rettet mod den ærede Minister, fordi han havde forelagt et Lovforslag om disse tre Dampfergeforbindelser, indrede det mig uretlig noget, at saadanne Indvendinger i dette Dødblik kunde komme fra det ærede Medlem. Det kan jo ikke være Nogen ubekendt, at Kjøbenhavns egentlige Opland er Skaane. Det er utvivlsomt, at vi — helbigvis — ogsaa staa i Forbindelse med Sjælland; men de bedste Kunder og de bedste Forretninger i Kjøbenhavn gjøres vist for Liden med Skaane; og hvad dertil gældsner. Det er jo Noget, som ligger meget nær, at enhver Forbindelse, man kan faae med sit Opland, maa Regjeringen ønske og gjøre sit Mulige for at opnaa. Nu er det ærede Medlem ganske enig i, at et Forsøg paa at klatte en bedre Forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg er fortjenstligt; men naar det ærede Medlem vidste, at kun lidt over 10 pCt. af hele Sundtrafikken gaa mellem Helsingør og Helsingborg, maatte det isølge den vistnok aldeles ubestridelige Regel, at man skal udvikle Kommunikationsmidlerne, hvor Kommunikationen er, bibringe ham Mistanke om, at det ikke er det Hovedpunkt, hvor Kommunikationsmidlerne først og fremmest bør udvikles. Naar han har saa meget imod Forbindelsen over Dragør, skulde han gjøre sig bekendt med, at af Sundtrafikken gaa herimod de 80 pCt. mellem Malmø og Kjøbenhavn, og det maa derfor være paa dette Punkt, at man bør gjøre det mest Mulige for at udvikle Kommunikationen. Nu er det ganske sikkert, at Baver i Reglen kunne give Tid med deres Transport, men paa den anden Side kunne de meget daarligt taale Omkostninger. Det, der hindrer Trafikken, er de store Omkostninger i Form af Omladning, Opftabling, Oplægning i Pakhus, Expeditionsgæbyr til Denne og Sin, hvilket Altsammen fordyrer Kommunikationen; og man har ved en Jernbaneforbindelse over Vandet den største Opfordring til at se at komme bort fra disse Udgifter